



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 13]

नई दिल्ली, बृहस्पतिवार, जनवरी 12, 2017/पौष 22, 1938

No. 13]

NEW DELHI, THURSDAY, JANUARY 12, 2017/PAUSA 22, 1938

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुंबई, 2 जनवरी, 2017

संख्या टीएएमपी/60/2016-बीओसीपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण, एतद्वारा बी.ओ. चिदम्बरनार पत्तन न्यास से बीओसीपीटी में राजस्व हिस्सा आधार पर 10 वर्षों की अवधि के लिए चल रबड़ टायर युक्त विद्युत चालित हॉपर के डिज़ाइन, आपूर्ति, संस्थापन, जांच, आरंभन और अनुरक्षण के लिए संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण के प्रस्ताव का, इसके साथ संलग्न आदेश के अनुसार, निपटान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

(मामला संख्या. टीएएमपी/60/2016-बीओसीपीटी)

बी.ओ. चिदंबरनार पत्तन न्यास

आवेदक

गणपूर्ति

- (i). श्री. टी.एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त),
(ii). श्री. रजत सच्चर, सदस्य (आर्थिक)

आदेश

(दिसम्बर, 2016 के 16 वें दिन पारित)

यह मामला, बी.ओ. चिदम्बरनार पत्तन न्यास (बीओसीपीटी) से बीओसीपीटी में राजस्व हिस्सा आधार पर 10 वर्षों की अवधि के लिए चल रबड़ टायर युक्त विद्युत चालित हॉपर के डिज़ाइन, आपूर्ति, संस्थापन, जांच, आरंभन और अनुरक्षण के लिए संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण के 26 सितंबर, 2016 के प्रस्ताव से संबंधित है।

2. पोत परिवहन मंत्रालय ने महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 111 के अंतर्गत 9 सितम्बर, 2013 के पत्र संख्या पीआर 14019/16/2012 पी जी के अंतर्गत 9 सितम्बर, 2013 को 'महापत्तन न्यासों पर परियोजनाओं के लिए प्रशुल्क निर्धारित दिशानिर्देश, 2013 जारी किये गए थे। महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 111 के अंतर्गत पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा जारी नीतिगत निर्देशों के अनुपालन में उक्त दिशानिर्देश भारत के राजपत्र में अधिसूचित किये गए थे। उक्त दिशानिर्देश 9 सितम्बर, 2013 से प्रभावी बनाए गए थे।

3. वीओसीपीटी द्वारा प्रस्ताव में किये गए मुख्य निवेदनों का सारांश निम्नवत् है:-

- (i). कोयला, यूरिया, एमओपी, डीएपी, रॉक फास्फेट, सल्फर, जैसे बल्क कार्गो का वीओसीपीटी की बर्थों पर प्रहस्तन किया जाता है। उक्त कार्गो के प्रहस्तन के दौरान कार्गो बर्थों में गिर जाता है और यह धूल हवा के साथ उड़ कर फैलता है जिससे वातावरण प्रदूषित हो जाता है। धूल कार्गो से वातावरण को प्रदूषित होने और कार्गो को क्षति से बचाने के लिए वीओसीपीटी की वीओसी बर्थ संख्या 3 व 4 में राजस्व हिस्सा आधार पर हॉपर प्रदान करने का प्रस्ताव है।
- (ii). (क). 120एमटी प्रति हॉपर की प्रहस्तन क्षमता वाली विद्युत चलित चल रबड़ टायर युक्त 8 नग हॉपर बर्थ संख्या III और IV में प्रदान करने का है। हापरों से कार्गो की सीधे उतराई ट्रकों में की जायेगी। और कार्गो के बर्थ पर क्षेपण और फैलने से बचा जा सकेगा। हॉपर का ऊपर का ओपनिंग आकार 120 टन की क्षमता की एचएमसी/ धाट क्रेन और शिप क्रेन के अनुसार डिजाइन किया जायेगा। इस प्रकार डिजाइन किये गए हॉपर तांबा, कोयला, सल्फर, रॉक फास्फेट, चूना पत्थर, जिप्सम, यूरिया, एमओपी, डीएपी उर्वरक कच्चा माल, चूना पत्थर गार्नेट रेत आदि जैसे कार्गो के प्रहस्तन करने में सक्षम होंगे।
- (ख). प्रत्येक हॉपर में लगायी जाने वाली धूल दमन प्रणाली कार्गो (शुष्क बल्क) कण्टक का दमन करेगी और वायु वाहित कणों के रूप में कार्गो (शुष्क बल्क) के अपव्यय की भी जांच करेगी। हॉपर में चार रबड़ के पहिए होंगे और हापर की रफ्तार उपयुक्त मोटर और गियर बाक्स के द्वारा नियंत्रित होगी। बायब्रेटरों के साथ हॉपरों की क्षमता इस प्रकार डिजाइन की जायेगी कि आर्द्र कार्गो का अबाधित प्रवाह होगा। हॉपर स्वतः कंटेनर, खुलने और बंद होने के लिए मोटर वाहित रैक और पिनियन के साथ फीडर गेट के साथ पूर्ण होगा। हॉपर में स्टार्म एंकर तंत्र भी लगाया जायेगा और उन्हें खड़ा तथा स्थिर रखने के लिए यांत्रिक क्लैंप भी होंगे।
- (iii). इष्टतम क्षमता:
 - (क). वित्तीय वर्ष 2015-16 में बर्थ संख्या III और IV पर आयातित कार्गो का प्रहस्तन (हापरों के प्रयोग से उतारे जाने वाले कार्गो की किस्म) नीचे दी जा रही है:-

कार्गो	आयात (एमटी)
क्लैंकर	30,964
सीयू सक्लेट्रन	6,47,680
जिप्सम बल्क में	35,000
लौह अयस्क	57,741
चूना पत्थर	3,58,851
पीज़ (पीत)	6,800
पेट्रोलियम कोक	1,72,832
पोटाशियम सल्फेट (एमओपी, एसओपी)	2,42,615
रॉक फास्फेट	3,96,268
लवण (बल्क में)	3,089
वाष्पीकरण (नॉन-कुकिंग) कोयला (आई कोयला)	11,75,581

सल्फर	1,02,699
टी.कोयला	9,68,306
यूरिया	3,019
कुल योग	42,01,445

तथापि, एक एचएमसी की दक्षता (एचएमसी के लिए 23.07.2010 का अप्रेंट प्रशुल्क आदेश) के आधार पर अर्थात् 29.76 लाख टन प्रति वर्ष जमा 3 शिप गियरों की दक्षता अर्थात् 25,75,440 टन कुल मिलाकर 55.51 लाख टन प्रति वर्ष को इस परियोजना के लिए 1 बर्थ में अप्रेंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए हॉपरो के 4 नग का प्रयोग एक बर्थ में कार्गो उतरायी की इष्टतम क्षमता के रूप में लिया गया है।

(टिप्पणी: 23.07.2010 का आदेश वीओसीपीटी (तृतीकोरण पत्तन) की बर्थ संख्या I से VI तथा IX पर प्रस्तावित यांत्रिक प्रहस्तन अवस्थापना के लिए अप्रेंट प्रशुल्क सूत्रवद्ध करने के लिए वीओओ स्कीम के माध्यम से करने के लिए थे और इष्टतम क्षमता 100 टन एचएमसी के लिए नियत की गई थी)।

(ख). इष्टतम क्षमता निम्नवत् परिकलित की गई थी:

विवरण	गणना	आकलन
एक बर्थ में 4 नग हॉपरो के लिए इष्टतम क्षमता (प्रति वर्ष मिलियन टन में)	प्रति 1 नग 120 एमटी प्रहस्तन क्षमता के साथ 29,76,000 एमटी प्रति वर्ष जमा 3 शिप गियर प्रति वर्ष की क्षमता (20 चक्र/ घंटा x 10 टी x 24 घंटा x 0.7 x 0.7 x 3 x 365 दिन) (राजस्व हिस्से के अंतर्गत 10 वर्ष की अवधि के लाइसेंस आधार पर बर्थ संख्या 9 कार्गो की कोयला यार्ड को यांत्रिक निकासी के संबंध में प्राधिकरण के आदेश)	55.51

(iv). पूंजीगत लागत:

(क). 10 वर्ष की अवधि के लिए धूल दमन प्रणाली युक्त चल रबड़ टायर युक्त विद्युत परिचालित हॉपर के डिजायन, आपूर्ति, संस्थापन, जांच, प्रारंभन, अनुरक्षण और प्रचालन के आकलन यूनीक हाइड्रॉलक्स एंड इंडस्ट्रियल प्राडैक्ट्स, चैन्नई से प्राप्त बजटीय प्रस्ताव के आधार पर किया गया है और प्रस्तावित दर निम्नवत् है:

कार्य का ब्यौरा	दर प्रति यूनिट (रु.)
विद्युत चालित हॉपर संपूर्ण संरचनात्मक सैट	3,96,00,000.00

परियोजना की पूंजीगत लागत एक बर्थ में 4 हॉपरो के लिए, इस परियोजना के अप्रेंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए, 19.04 करोड़ रुपये के रूप में ली गई है।

(ख). वीओसीपीटी ने बताया है कि सिविल निर्माण कार्यों, उपस्कर और मशीनरी लागत और यांत्रिक और विद्युत निर्माण कार्य की लागत लागू नहीं है।

(ग). कुल पूंजीगत लागत का परिकलन इस प्रकार है:

गणना	आकलन (लाख रु. में)
[(हॉपर 4नग X 3,96,000 रु.) + वीएटी 14.5%] + विविध लागत @ 5%	1,904.00

(v). प्रचालन लागत:

(क). विद्युत अपेक्षा:

क्र.सं.	विवरण		यूनिट
(क).	एक हॉपर का कुल विद्युत भार	175	केडब्ल्यू
(ख).	एक हापर द्वारा प्रति घंटा विद्युत यूनिट खपत	175	यूनिट
(ग).	4 हॉपरों द्वारा प्रतिवर्ष कुल विद्युत (4 नग हापर X 175 केडब्ल्यू X 24 घंटा X 365 दिन)	61,32,000	यूनिट
(घ).	मई 2016 माह के दौरान वीओसीपीटी की वर्तमान खपत	9,09,771	यूनिट
(ङ).	मई 2016 माह के दौरान तमिलनाडु बिजली बोर्ड को प्रदत्त वर्तमान खपत प्रभार	93,56,224	रुपये
(च).	प्रति यूनिट दर (कुल खपत यूनिट/प्रदत्त विद्युत प्रभार) (उगाही 1.15 रु. प्रति यूनिट और उगाही पर पेंशन उगाही @ 6.5%) अर्थात् $10.28 + 1.15 + 0.07 = 11.50$	11.50	रुपये
(छ).	एक बर्थ में प्रति वर्ष प्रहस्तन टन भार [प्रति 120 एमटीएचएमसी क्रेन प्रहस्तित टन भार की क्षमता 29,76,000 एमटी है और 3 शिप गियरों की प्रति वर्ष क्षमता (20 चक्र/ घंटा X 10टी X 24 घंटा X 0.7 X 3 X 365 दिन X 0.7)]	55,51,440	टन
(ज).	विद्युत यूनिट प्रति टन	1.1	यूनिट/टन
(झ).	विद्युत लागत (प्रति वर्ष प्रहस्तित टन भार X यूनिट प्रति टन X प्रति यूनिट लागत)	7,02,25,716	रुपये

(ख). पट्टा किराया :-

यह क्षेत्र वाणिज्यिक क्षेत्रों में आता है। इसलिए वर्ष 2015-16 के लिए वीओसीपीटी के संपदा किराये के अनुसार 362.76 रुपये प्रति वर्गमीटर को एक बर्थ के लिए हॉपर के कब्जे वाले क्षेत्र को पट्टा किराया परिकलन के लिए लिया गया है।

क्र.सं.	उपस्कर का नाम	मात्रा	प्रत्येक उपस्कर का परिणाम		कुल क्षेत्रफल वर्गमीटर में (सीडीई)	पट्टा किराया 362.76 रुपये प्रति वर्ग मीटर
			लंबाई मीटर में	चौड़ाई मीटर में		
क	ख	ग	घ	ङ	च	छ
1	हॉपर	4	11	7	308	1,11,730 रु. यानी 1.12 लाख

(ग). परिचालन लागत का परिकलन नीचे दिया जा रहा है:

क्र.सं.	विवरण	गणना	आकलन (रु. लाख में)
1.	विद्युत लागत	55,51,440*1.1*11.5	702.26
2.	मरम्मत और अनुरक्षण लागत	नियोजित लागत की कुल 19,04,36,400*7%	133.31
3.	बीमा	पूँजीगत लागत पर 19,04,36,400*1%	19.04
4.	लाइसेंस शुल्क		1.11
5.	मूल्य ह्रास यांत्रिक और विद्युत निर्माण कार्यों की कुल लागत पर 6.33% (रु. लाख में)	कंपनी अधिनियम में निर्धारित मानकों के अनुसार (19,04,36,400*6.33%)	120.55
6.	अन्य व्यय	स्थायी परिसंपत्ति मूल्य का 5% (19,04,36,400/ रु.)	95.22
	कुल परिचालन लागत		1071.49

(vi). नियोजित पूँजी पर 16% की दर से आय का अनुभाग लगाया गया है।

(vii). तदनुसार, वीओसीपीटी द्वारा आकलित राजस्व अपेक्षा इस प्रकार है:

(रु. लाख में)

क्र.सं.	विवरण	राशि
(i).	आरओसीई @ 16%	304.70
(ii).	प्रचालन लागत	1071.49
(iii).	कुल राजस्व अपेक्षा	1376.19

(viii). वार्षिक राजस्व अपेक्षा:

प्राधिकरण दिशानिर्देश 2008 के अनुसार प्रहस्तन कार्यों की संगत कुल राजस्व अपेक्षा का शुल्क कार्गो को संविभाजित किया जाता है। भंडारण और विविध मदों के शेष कार्यकलापों के लिए राजस्व अपेक्षाओं के संविभाजन का प्रश्न नहीं उठता। प्रस्तावित अप्रेंट प्रशुल्क दरमानों को अपेक्षित परिभाषाओं और सोपाधिकताओं के साथ, उपयुक्त रूप से अंतर्विष्ट कर दिया गया है।

(ix). बिजली चलित हॉपर के द्वारा कार्गो की उतरायी के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क संग्रहण (प्रति टन प्रति हॉपर)

क्र.सं.	वस्तु	दर प्रति टन प्रति हॉपर (रु. में)	
		विदेशी	तटीय
1	शुल्क बल्क कार्गो	24.79	14.87

(x). निष्पादन मानक:

लाइसेंसधारक निम्नलिखित दोनों कार्य-निष्पादन मानक पूरे करेगा:

- (क). चल रबड़ टायर वाले विद्युत चालित हॉपर से प्रतिमाह लदान प्रणाली की कम से कम 90% उपलब्धता सुनिश्चित होना।
- (ख). लाइसेंसधारक प्रतिदिन 12 मिनट में 40 टन क्षमता वाले के एक ट्रक का लदान पूरा करेगा, यदि ट्रक उतरायी के लिए उपलब्ध हैं।

4. वीओसीपीटी ने प्रस्तावित दरमान और निष्पादन मानक भी प्रस्तुत किये हैं।

5. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, वीओसीपीटी के 26 सितंबर, 2016 के प्रस्ताव को संबंधित प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों/प्रत्याशित आवेदकों (जैसा वीओसीपीटी ने सूचित किया है) को उनकी टिप्पणियां प्राप्त करने के लिए भेजा गया। किसी भी प्रयोक्ता/प्रयोक्ता संगठनों/प्रत्याशित आवेदकों ने इस मामले में अपनी टिप्पणियां नहीं भेजी हैं। वीओसीपीटी ने अपने 25 फरवरी, 2016 के पत्र के द्वारा प्रत्युत्तर भेजा है।

6. प्रस्ताव की आरंभिक समीक्षा के आधार पर, वीओसीपीटी को हमारे 31 अक्टूबर, 2016 के पत्र के द्वारा विभिन्न बिंदुओं पर अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण 7 नवंबर, 2016 तक देने का अनुरोध किया गया था। वीओसीपीटी ने हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण पर अपने 16 नवंबर, 2016 के पत्र के द्वारा सूचना स्पष्टीकरण दिया है। हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण और उन पर वीओसीपीटी के प्रत्युत्तर को नीचे सारणीबद्ध किया जाता है:

7. इस मामले में संयुक्त सुनवाई वीओसीपीटी के परिसर में 1 नवंबर, 2016 को हुई। वीओसीपीटी ने अपने प्रस्ताव का संक्षिप्त पावरपाइंट प्रस्तुतिकरण दिया और सारांश में परियोजना की जरूरत के बारे में बताया। संयुक्त सुनवाई में, वीओसीपीटी और संबंधित प्रयोक्ता/प्रयोक्ता संगठनों/प्रत्याशित बोलीकर्ताओं ने अपने-अपने निवेदन रखे।

8.1. जैसा संयुक्त सुनवाई में सहमति बनी, वीओसीपीटी को हमारे 8 नवंबर, 2016 के पत्र के द्वारा कुछेक मुद्दों पर कार्रवाई करने का अनुरोध किया गया:

- (i). स्टर्लाइट इंडस्ट्रीज़ और तृतीकोरन शिप एजेंट्स एसोसिएशनों द्वारा संयुक्त सुनवाई के दौरान उठाए गए मुख्य मुद्दे के बारे में संक्षिप्त टिप्पणी प्रस्तुत करें कि स्टर्लाइट इंडस्ट्रीज़ और कुछेक वर्तमान प्रयोक्ताओं के वर्तमान हापरों का क्या हुआ जिन्होंने कार्गो प्रहस्तन के लिए निवेश किया है।
- (ii). पत्तन, निष्पादन मानकों की समीक्षा और संशोधन करना चाहता है। वीओसीपीटी से अनुरोध है कि वह संशोधित निष्पादन मानक प्रस्तुत करें जैसा संयुक्त सुनवाई के दौरान स्वीकार किया गया था।
- (iii). संयुक्त सुनवाई के दौरान प्रयोक्ताओं द्वारा उठाये गए मुद्दों का परीक्षण करें, जैसा पत्तन ने सहमति दी है।

8.2. उक्त उल्लिखित कार्रवाई के मुद्दों के संदर्भ में वीओसीपीटी ने अपने 2 दिसंबर, 2016 के ई-मेल के द्वारा लिखित टिप्पणियां प्रस्तुत कीं। उक्त कार्रवाई बिंदुओं और वीओसीपीटी द्वारा उन पर प्रस्तुत टिप्पणियों का सारांश नीचे सारणीबद्ध किया जाता है:-

क्र. सं.	हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण	वीपीटी का उत्तर
(i).	स्टर्लाइट इंडस्ट्रीज़ और तृतीकोरन शिप एजेंट्स एसोसिएशनों द्वारा संयुक्त सुनवाई के दौरान उठाए गए मुख्य मुद्दे के बारे में संक्षिप्त टिप्पणी प्रस्तुत करें कि स्टर्लाइट इंडस्ट्रीज़ और कुछेक वर्तमान प्रयोक्ताओं के वर्तमान हापरों का क्या हुआ जिन्होंने कार्गो प्रहस्तन के लिए निवेश किया है।	यह सूचित किया जाता है कि स्टर्लाइट इंडस्ट्रीज़ और अन्य शिप एजेंट अपने हॉपर कार्गो की उतरायी के लिए प्रयोग में लाते हैं। जैसा 1 नवंबर, 2016 को हुई प्राधिकरण की संयुक्त सुनवाई के दौरान चर्चा हुई थी। वे अपने हॉपर वीओसी 3 और 4 नं. बर्थ को छोड़कर अन्य बर्थों में प्रयोग कर सकते हैं।
(ii).	पत्तन निष्पादन मानकों की समीक्षा और संशोधन करना चाहता है। वीओसीपीटी से अनुरोध है कि वह संशोधित निष्पादन मानक प्रस्तुत करें जैसा संयुक्त सुनवाई के दौरान स्वीकार किया गया था।	निष्पादन मानक हापर की तकनीकी विनिर्दिष्टियों के आधार पर लिये गए हैं और 40 टन ट्रक को 12 मिनट में भरने का निष्पादन मानक का प्रस्ताव किया गया है।
(iii).	संयुक्त सुनवाई के दौरान प्रयोक्ताओं द्वारा उठाये गए	प्रयोक्ताओं द्वारा उठाये गए मुद्दे यह हैं कि हापर डिजाइन का आकार कार्गो के आधार पर परिवर्तित होता रहता है।

मुद्दों का परीक्षण करें, जैसा पत्तन ने सहमति दी है।	जैसा संयुक्त सुनवाई के दौरान उत्तर दिया गया कि बोली करने वाला यह सुनिश्चित करेगा कि हापर का डिजाइन बल्क कार्गो प्रहस्तन करने में सक्षम हो।
---	--

9.1. हमारे 31 अक्टूबर, 2016 के पत्र में मांगी गई अतिरिक्त सूचना/ स्पष्टीकरण के प्रत्युत्तर में वीओसीपीटी ने अपने 16 नवंबर, 2016 और 2 दिसंबर, 2016 के पत्रों के द्वारा अपना उत्तर भेजा है। हमारे द्वारा मांगी गई अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण और पत्तन द्वारा दिये गए उत्तर का सारांश नीचे सारणीबद्ध किया जाता है।

क्र. सं.	हमारे द्वारा मांगी गई अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण	वीओसीपीटी का उत्तर																
1.	सामान्य																	
(i).	वीओसीपीटी ने अपने प्रस्ताव में कहा है कि वीओसीपीटी के न्यासी मंडल ने 31 मई, 2016 को हुई बोर्ड बैठक के संदर्भ में परियोजना को अनुमोदित किया है। इसलिए वीओसीपीटी विषयक प्रस्ताव के संबंधित बोर्ड के अनुमोदन की प्रति प्रस्तुत करें।	बोर्ड के अनुमोदन के कार्यवृत्त की प्रति इसके साथ संलग्न है।																
(ii).	व्यवहार्यता रिपोर्ट की प्रति प्रस्तुत करें।	इस विषय पर पत्तन द्वारा कोई व्यवहार्यता अध्ययन नहीं किया गया।																
(iii).	वीओसीपीटी एक बर्थ में कार्गो की उतरायी के लिए 4 नग हापरों का आकलन किया है। वीओसीपीटी को एक बर्थ में 4 हॉपर लगाने का औचित्य सिद्ध करना होगा।	शिप में फलकों की संख्या और प्रचालन के लिए हुकों की संख्या पर विचार करने पर 3 शिप गियरों और एक एचएमसी के लिए एक बर्थ में 4 हॉपरों पर विचार किया गया।																
(iv).	वीओसीपीटी ने पूंजी लागत पर सुविचार यूनीक हाइड्रालिक्स एंड इंडस्ट्रीयल प्राइक्ट्स (यूएचआईपी) के बजटीय प्रस्ताव के अनुसार किये हैं। बजटीय प्रस्ताव में 10 वर्ष की अवधि के लिए 31.97 करोड़ रु. में, अर्थात् 31.97 करोड़ प्रति वर्ष, उक्त उपस्कर के प्रचालन और अनुरक्षण का प्रस्ताव भी शामिल है। वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत लागत विवरण के अनुसार, मूल्यहास को छोड़कर, प्रचालन और अनुरक्षण लागत 9.47 करोड़ रुपये प्रति वर्ष बैठती है जो यूएचआईपी के प्रस्ताव से काफी अधिक है। यह मान लिया जाता है कि पत्तन ने उक्त का ध्यान रखा होगा।	<p>(क). प्राधिकरण अनुप्रयोग में प्रस्तुत परिचालन लागत, मरम्मत और अनुरक्षण लागत, बीमा, किराया (लाइसेंस शुल्क) और अन्य व्ययों की, प्राधिकरण दिशानिर्देश 2008 के अनुसार, गणना की गई है।</p> <p>(ख).हापरों के अपफ्रंट प्रशुल्क के नियमत के लिए 1 नवंबर, 2018 को हुई प्राधिकरण की संयुक्त सुनवाई में बताया गया था, विद्युत लागत परिकलन में 0.70 कारक जोड़ा गया है, क्योंकि हॉपरों का प्रयोग लगातार 365 दिन नहीं होना है और यह जहाजों की उपलब्धता पर भी निर्भर करता है।</p> <p>(ग). अतः संशोधित विद्युत लागत निम्नवत् है:</p> <table><tr><th>क्र.सं.</th><th></th><th></th><th>यूनिट</th></tr><tr><td>(क).</td><td>एक हॉपर का कुल विद्युत भार</td><td>175</td><td>केडब्ल्यू</td></tr><tr><td>(ख).</td><td>4 हॉपरों द्वारा प्रतिवर्ष कुल विद्युत (4 नग हापर X 175 केएस X 24 घंटा X 365 दिन)</td><td>42,92,400</td><td>यूनिट</td></tr><tr><td>(ग).</td><td>मई 2016 माह के दौरान वीओसीपीटी की वर्तमान खपत</td><td>9,09,771</td><td>यूनिट</td></tr></table>	क्र.सं.			यूनिट	(क).	एक हॉपर का कुल विद्युत भार	175	केडब्ल्यू	(ख).	4 हॉपरों द्वारा प्रतिवर्ष कुल विद्युत (4 नग हापर X 175 केएस X 24 घंटा X 365 दिन)	42,92,400	यूनिट	(ग).	मई 2016 माह के दौरान वीओसीपीटी की वर्तमान खपत	9,09,771	यूनिट
क्र.सं.			यूनिट															
(क).	एक हॉपर का कुल विद्युत भार	175	केडब्ल्यू															
(ख).	4 हॉपरों द्वारा प्रतिवर्ष कुल विद्युत (4 नग हापर X 175 केएस X 24 घंटा X 365 दिन)	42,92,400	यूनिट															
(ग).	मई 2016 माह के दौरान वीओसीपीटी की वर्तमान खपत	9,09,771	यूनिट															

		(घ).	मई 2016 माह के दौरान तमिलनाडु बिजली बोर्ड को प्रदत्त वर्तमान खपत प्रभार	93,56,224	यूनिट								
		(ङ).	एक बर्थ में प्रति वर्ष प्रहस्तन टन भार [प्रति 120 एमटीएचएमसी केन प्रहस्तित टन भार की क्षमता 29,76,000 एमटी है और 3 शिप गियरों की प्रति वर्ष क्षमता (20 चक्र/ घंटा X 10टी X 24 घंटा X 0.7 X 3 X 365 दिन X 0.7)]	11.50	रुपये								
		(च).	एक बर्थ में प्रति वर्ष प्रहस्तन टन भार [प्रति 120 एमटीएचएमसी केन प्रहस्तित टन भार की क्षमता 29,76,000 एमटी है और 3 शिप गियरों की प्रति वर्ष क्षमता (20 चक्र/ घंटा X 10टी X 24 घंटा X 0.7 X 3 X 365 दिन X 0.7)]	55,51,440	टन								
		(छ).	विद्युत यूनिट प्रति टन	0.77	यूनिट/टन								
		(ज).	विद्युत लागत (प्रति वर्ष प्रहस्तित टन भार X यूनिट प्रति टन X प्रति यूनिट लागत)	4,91,58,001	रुपये								
	(घ). उपरोक्त विद्युत लागत को ध्यान में रखकर, विद्युत चालित हापरों द्वारा कार्गो की उतरायी संग्रहण (प्रति टन/ प्रति हापर) इस प्रकार है:												
	<table><tr><td>क्र. सं.</td><td>वस्तु</td><td colspan="2">दर प्रति टन प्रति हॉपर (भारतीय रुपये में)</td></tr><tr><td>1</td><td>शुष्क बल्क कार्गो</td><td>20.99</td><td>12.60</td></tr></table>					क्र. सं.	वस्तु	दर प्रति टन प्रति हॉपर (भारतीय रुपये में)		1	शुष्क बल्क कार्गो	20.99	12.60
क्र. सं.	वस्तु	दर प्रति टन प्रति हॉपर (भारतीय रुपये में)											
1	शुष्क बल्क कार्गो	20.99	12.60										
	परिकलन संलग्न है।												

2.	इष्टतम क्षमता :	
(i).	<p>बीओसीपीटी ने इष्टतम क्षमता से संबंधित पैरा (प्रस्ताव का पृष्ठ 9) में बताया है कि इसने एचएमसी की इष्टतम क्षमता प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित 23.07.2010 के आदेश में यथाअनुमोदित 29.76 लाख टन प्रति वर्ष ली है और 3 शिप गियरों की इष्टतम क्षमता 25.75 लाख टन प्रति वर्ष निर्धारित की है जो कुल मिलाकर 55.51 लाख टन प्रति वर्ष बनती है। इस संबंध में बीओसीपीटी निम्न के बारे में स्पष्टीकरण दें:</p> <p>120 टन एचएमसी की इष्टतम क्षमता का आकलन करते समय, बीओसीपीटी ने बताया कि उसने बीओसीपीटी की बर्थ संख्या I से VI तथा IX पर यांत्रिक प्रहस्तन अवस्थापना के प्रस्तावित उन्नयन के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क का अनुमोदन करते समय प्राधिकरण द्वारा 23.07.2010 के आदेश में 3 शिप गियरों की क्षमता के साथ 29.76 लाख टन प्रति वर्ष की इष्टतम क्षमता का अनुमोदन किया था। इस संबंध में यह सूचित किया जाता है कि 23 जुलाई, 2010 के प्रशुल्क आदेश में सुविचारित 12500 टन/दिन की प्रहस्तन दर 100 टन एचएमसी के लिए है। तथापि वर्तमान प्रस्ताव में सुविचारित एचएमसी 120 टन है। बीओसीपीटी 120 टन एचएमसी की प्रहस्तन दर पर विचार करे जैसा प्राधिकरण ने 18 अगस्त, 2015 के आदेश संख्या टीएमएमपी/40/2015-बीओसीपीटी में किया है और तदनुसार क्षमता का आशोधन करे।</p>	<p>29.76 लाख टन की इष्टतम क्षमता पर प्राधिकरण के 23 जुलाई, 2010 के प्रशुल्क आदेश के अनुसार विचार किया गया है क्योंकि प्राधिकरण ने 19 जनवरी, 2012 में निर्धारित अपफ्रंट प्रशुल्क में यह विनिर्दिष्ट किया है कि 23 जुलाई, 2010 में निर्धारित अपफ्रंट प्रशुल्क एचएमसी 120 टन के अधिष्ठापन के लिए वार्षिक सूचकांकन के अधीन सही हैं, अतः इसका अर्थ यह है कि 100 टन और 120 टन एचएमसी की इष्टतम क्षमता में किसी संशोधन की आवश्यकता नहीं है।</p> <p>तत्पश्चात बीओसीपीटी ने एचएमसी के लिए उसके द्वारा सुविचारित इष्टतम क्षमता का आशोधन 15000 एमटी किया है जो इस प्राधिकरण के 18 अक्टूबर, 2015 के आदेश के द्वारा 9वीं बर्थ में कार्गो निकासी परियोजना में सुविचारित प्रतिदिन उत्पादन के अनुरूप है।</p>
(ii).	<p>प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008 के अनुसार खाद्यान्नों और उर्वरकों के लिए प्रहस्तन दर 30000 टन पार्सल आकार के पोतों के लिए 10000 टन/दिन, और कम पार्सल आकार के लिए 7500 टन/दिन है और कोयला, चूना-पत्थर, खनिज आदि के लिए 10000 टन/दिन की प्रहस्तन मानदंड हैं। इस संबंध में बीओसीपीटी:</p>	<p>तीसरी और चौथी बर्थ में आने वाले पोत 30000 टन पार्सल आकार से अधिक होते हैं।</p>
(क).	<p>पुष्टि करे कि प्रहस्तित किये जाने वाले प्रस्तावित पोत 30000 टन पार्सल आकार से अधिक के होते हैं।</p>	
(ख).	<p>पुष्टि करे कि तीसरी और चौथी बर्थ पर रुकने वाले पोत 3 शिप गियर पोत होते हैं और प्रस्तावित 4 नं. की हॉपर सुविधा का प्रयोग करेंगे।</p>	
(ग).	<p>प्रमाणित करे कि क्या उर्वरक, कोयला, चूना पत्थर, खनिज आदि और लौह अयस्क, पीज़ (पीत) और नमक जैसे अन्य कार्गो की प्रहस्तन दर समान है।</p>	

3.	पूँजीगत लागत:	
(i).	वीओसीपीटी ने प्रत्येक हॉपर की पूँजीगत लागत 14.5% वैट के अतिरिक्त 396.00 लाख रुपये पर सुविचार किया है। 21 मई, 2016 के दस्तावेजी साक्ष्य (बजटीय प्रस्ताव) के अनुसार जैसी वीओसीपीटी ने प्रस्तुत किया है, बजटीय प्रस्ताव की वैधता 120 दिन की है। तथापि, दस्तावेजों की जांचसूची के क्रमांक V (ख) (ii) के अनुसार यूनिट दर और उपस्कर लागत संबंधित है कि अवधि “फरवरी 2016” दी गई है। इसलिए वीओसीपीटी यह पुष्टि करे कि वीओसीपीटी द्वारा आकलित पूँजीगत लागत बाजार दर पर है।	यूनिट दर और उपस्कर लागत जिस अवधि के संबंधित है वह मई, 2016 है और पूँजीगत लागत वर्तमान बाजार स्थिति दर्शाती है।
(ii).	वीओसीपीटी हापर की लागत पर 14.5% की दर से वैट सुविचारित किया है। तदनुसार, उसे हॉपर की लागत में शामिल किया गया है। वीओसीपीटी स्पष्ट करे कि क्या सीईएन वैट स्कीम पर वैट छूट उपलब्ध है। यदि हाँ, वीओसीपीटी तदनुसार पूँजीगत लागत के आकलन को उपयुक्त रूप से संशोधित करे।	जहाँ तक सीईएन वैट स्कीम से छूट प्राप्त करने का संबंध है वह पात्रता और परियोजना के कार्यान्वयन में सफल बोलीकर्ता की इच्छा पर निर्भर करता है। उसे पत्तन द्वारा अभी नहीं देखा जा सकता है। अतः पूँजीगत लागत में जोड़े गए वैट पर प्राधिकरण सुविचार कर सकता है।
(iii).	वीओसीपीटी ने पहले 10 वर्षों की अवधि के लिए लाइसेंस आधार पर मार्शलिंग यार्ड में कोयला यार्ड से मार्शलिंग यार्ड को कन्वेयर से निकासी और वैगन लदान प्रणाली के मशीनीकरण के लिए संदर्भ प्रशुल्क निर्धारण के 30 जनवरी, 2016 के प्रस्ताव में एक हॉपर की लागत 173.00 लाख रुपये पर विचार किया था जो 30.03.2016 के आदेश सं. टीएएमपी/13/2016-वीओसीपीटी के रूप में परिवर्तित हुआ। तथापि, वर्तमान प्रस्ताव में वीओसीपीटी ने एक हॉपर की लागत 396 लाख रुपये आकलित की है। इसलिए वीओसीपीटी हापरों की पूँजीगत लागत के आकलन में इतनी भारी भिन्नता को सिद्ध करे।	इस प्रस्ताव में सुविचारित हापर धूल दमन प्रणाली के साथ विद्युत चलित रबड़ टायर चल हॉपर है, जबकि मार्शलिंग यार्ड में कोयला यार्ड से मार्शलिंग यार्ड को कन्वेयर से निकासी और वैगन लदान प्रणाली के मशीनीकरण के लिए एक नग स्थिर ग्राउण्ड हॉपर था। अतः दोनों प्रकार के हापरों में भिन्नता है।
4.	प्रचालन लागत	
	वीओसीपीटी ने विद्युत लागत के लिए 11.50 रु. प्रति यूनिट विद्युत लागत पर सुविचार किया है। वीओसीपीटी उसके द्वारा अपनायी गई यूनिट दर के संमर्थन में पिछले 3 महीने के बिजली के बिलों की प्रति प्रस्तुत करे।	पिछले तीन महीनों के बिजली के बिलों की प्रतियां संलग्न हैं।
5.	प्रस्तावित दर मान	
(i).	प्राधिकरण ने सभी महापत्तन न्यासों और वहाँ वीओटी प्रचालकों के लिए पोत संबंधी प्रभारों (वीआरसी) की उगाही के लिए पोत के वर्गीकरण की प्रणाली और पोत संबंधी प्रभारों तथा तटीय कार्गो के लिए रियायती तटीय दर की उगाही के मानदंडों के निर्धारण के उपबंधों से संबंधित	प्राधिकरण कृपया निम्नलिखित को जोड़ दें: पोत संबंधी प्रभारों (वीआरसी) की उगाही के लिए पोत के वर्गीकरण की प्रणाली: (क) ऐसे पोत जो सीमा-शुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर

<p>26 नवंबर, 2015 और 10 जन, 2016 के आदेश संख्या टीएएमपी/53/2015- वीओसीपीटी के अंतर्गत कामन अंगीकरण आदेश पारित किये थे। तथापि, यह देखा जाता है कि वीओसीपीटी ने प्रस्तावित दरमानों में अनुबद्ध उपबंधों को ठीक से शामिल नहीं किया है। वीओसीपीटी को राजस्व आकलनों पर पड़ने वाले प्रभाव, यदि हो, पर सुविचार करने और उन्हें दरमानों में अंतर्विष्ट करना होगा।</p>	<p>भारतीय पत्तन के अपने प्रथम पत्तन पर तटीय गमन के लिए परिवर्तित हो सकते हैं, उन्हें तब तक किसी अन्य सीमा-शुल्क परिवर्तन आदेश की आवश्यकता नहीं है जब तक वे भारतीय तट पर गमन करते हैं।</p> <p>(ख) विदेशी ध्वज का विदेशगामी पोत नौवहन महानिदेशक से विशिष्ट अवधि लाइसेंस और सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय गमन के परिवर्तित हो सकते हैं।</p> <p><u>रियायती तटीय दर और विदेशी दर पर पोत संबंधी प्रभारों (वीआरसी) की उगाही के लिए मानदंड:</u></p> <p>(क) ऐसे परिवर्तन के मामलों में, लदान पत्तन द्वारा तटीय दरें पोत के तटीय सामानों की लदाई शुरू किए जाने के समय से प्रभार्य होंगी।</p> <p>(ख) ऐसे परिवर्तन के मामलों में, तटीय दरें केवल पोत द्वारा तटीय कार्गो उतराई प्रचालनों को -पूरा किए जाने तक प्रभार्य होंगी, उसके तत्काल पश्चात ही विदेशगामी दरें उतराई पत्तनों द्वारा प्रभार्य होंगी।</p> <p>(ग) नौवहन महानिदेशक से तटीय लाइसेंस धारक विनियुक्त भारतीय तटीय पोतों के लिए तटीय दरों की पात्रता के लिए कोई अन्य दस्तावेज अपेक्षित नहीं होंगे।</p> <p><u>रियायती तटीय दर पर कार्गो संबंधी प्रभारों (सीआरसी) की उगाही के लिये मानदंड</u></p> <p>(क). "विश्वभर और तटीय" परिचालन के लिए भारतीय सामान्य व्यापारिक लाइसेंस धारक विदेशगामी भारतीय पोत के प्रहस्तन प्रभारों (एचसी) के संदर्भ में लागू तटीय दरें प्रभारित होंगी अर्थात् निम्नलिखित परिदृश्य में घाट शुल्क सहित जलयान से तट तक स्थानांतरण और क्वे से/को भंडार यार्ड से/को अंतरण।</p> <p>(i). तटीय गमन के लिए परिवर्तित और किसी भारतीय पत्तन से किसी अन्य भारतीय पत्तन को तटीय सामान होना।</p> <p>(ii). तटीय गमन के लिए परिवर्तित नहीं परन्तु किसी भारतीय पत्तन से किसी अन्य भारतीय पत्तन को तटीय सामान होना।</p> <p>*केन्द्रीय उत्पाद शुल्क और सीमा शुल्क बोर्ड का 25 फरवरी, 2002 का परिपत्र संख्या 15/2002-सीयूएस भारतीय ध्वज के विदेशगामी पोत को बिना किसी सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश के किसी भारतीय पत्तन से किसी अन्य भारतीय पत्तन को तटीय सामान होने की अनुमति देता है।</p> <p>(ख). विदेशी ध्वज का पोत नौवहन महानिदेशक से विशिष्ट अवधि लाइसेंस और सीमा-शुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय गमन के लिए परिवर्तन के मामले में ऐसे पोत द्वारा किसी भारतीय पत्तन से किसी अन्य भारतीय पत्तन को तटीय सामान/कन्टेनर होने पर तटीय सामान/कन्टेनर के लिए लागू तटीय दरें उगाही जायेंगी।</p>
---	---

(ii).	प्रस्तावित प्रारूप दरमानों में थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) आधारित सूचकांकन कारक के शासी प्रयोग संबंधी सामान्य टिप्पणी भी निर्धारित की जानी है।	प्रशुल्क सीमा में 01 जनवरी, 2016 और प्रासंगिक वर्ष की प्रथम जनवरी के मध्य थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) के उतार-चढ़ाव के 60 प्रतिशत की सीमा तक सूचकांकित वृद्धि की जाएगी। प्रशुल्क सीमा की यह सूचकांकित वृद्धि प्रत्येक वर्ष स्वतः तथा प्रासंगिक वर्ष की पहली अप्रैल से आगामी 31 मार्च तक लागू रहेगी।
	तटीय कार्गो के लिए प्रस्तावित रियायत विदेशगामी कार्गो की यूनिट दर में कलमबद्ध नहीं है। इसे कलमबद्ध किया जाए ताकि प्रचालक अनुमानित एआरआर को कार्यान्वित कर सके।	चूंकि हॉपर द्वारा प्रहस्तित किया जाने वाला प्रस्तावित कार्गो विदेशी कार्गो होगा और तटीय कार्गो भी तटीय दरों पर प्रहस्तित किया जायेगा, इसलिए प्रस्तावित यूनिट दर में तटीय कार्गो कमलबद्ध नहीं किया गया है।
(iv).	विदेशी कार्गो और तटीय कार्गो का अनुपात भी बताएं	प्रहस्तित सारा कार्गो विदेशी कार्गो है।
6.	निष्पादन मानक:	
	संदर्भाधीन प्रस्ताव में ट्रक शामिल नहीं हैं। तथापि वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित निष्पादन मानक में से एक यह है कि लाइसेंसधारक प्रत्येक 40 टन क्षमता वाले एक ट्रक का लदान कार्य 12 मिनट में पूरा करेगा, यदि उतरायी के लिए ट्रक उपलब्ध होगा। वीओसीपीटी स्पष्ट करे कि निष्पादन मानक में 40 टन ट्रक को शामिल करने का तात्पर्य क्या है?	सामान्यतः कार्गो परिवहन के लिए 40 टन, 20 टन, 25 टन ट्रक उपलब्ध होते हैं। लाइसेंसधारक द्वारा हॉपर के डिजाइन के उद्देश्य से 12 मिनट में 40 टन ट्रक भरने का प्रतिमान शामिल किया गया है।

9.2. जैसा कि पहले बताया गया है कि वीओसीपीटी अपने 2 दिसम्बर, 2016 के ई-मेल द्वारा संयुक्त सुनवाई के दौरान लिये गए निर्णय के अनुसार कार्रवाई बिंदुओं पर अपनी टिप्पणियां भेजते समय, 5.55 एमएमटीपीए के प्रति 6.41 एमएमटीपीए की इष्टतम क्षमता और 0.77 प्रति यूनिट/टन के प्रति 0.67 प्रति यूनिट/टन की विद्युत खपत को आशोधित करते हुए 16 नवंबर, 2016 के संशोधित प्रस्ताव में विधिवत आशोधित लागत विवरण प्रस्तुत किया है।

9.3. विद्युत चलित 120 टन हॉपर से कार्गो की उतरायी के संशोधित लागत विवरण के अनुसार लागत स्थिति और प्रस्तावित प्रशुल्क (प्रति टन प्रति हापर) का सारांश इस प्रकार है:

लागत विवरण का सार :

क्र. सं.	विवरण	राशि
1.	इष्टतम क्षमता टनों में	67,04,940
2.	प्रचालन लागत	873,69,594
3.	नियोजित पूंजी पर प्रतिफल @ 16%	304,69,824
4.	कुल वार्षिक राजस्व अपेक्षा	1178,39,418

प्रस्तावित प्रशुल्क:

क्र. सं.	वस्तु	दर प्रति टन प्रति हॉपर (रु.में)	
		विदेशी	तटीय
1.	शुष्क बल्क कार्गो	18.39	11.03

10. इस मामले से परामर्श से संबंधित कार्यवाही इस प्राधिकरण के कार्यालय में रिकार्ड में उपलब्ध है। संबंधित पक्ष के तर्क वितर्क का उद्घरण संबंधित पक्षों को अलग से भेज दिया जाएगा। ये विवरण हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर उपलब्ध है।

11. मामले के संसाधन के दौरान एकत्र सूचना की समग्रता के संदर्भ में निम्नलिखित स्थिति उभर कर सामने आती है:-

- (i). प्रस्ताव वीओसीपीटी में वीओसीपीटी राजस्व हिस्सा आधार पर 10 वर्षों की अवधि के लिए चल रबड़ टायरयुक्त विद्युत चालित हॉपर के डिजाइन, आपूर्ति, संस्थापन, जांच, आरंभन और अनुरक्षण के लिए संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण के 26 सितंबर, 2016 के प्रस्ताव धूल भरे कार्गो के कार्गो प्रहस्तन प्रचालन से धूल के फैलाव से बचाव और घाट पर धूलधूसित कार्गो के बिखरने को रोकने और पर्यावरण को प्रदूषित होने से बचाने के लिए राजस्व हिस्सा आधार पर बर्थ संख्या III और IV पर लगाये जाने के लिए 120 टन विद्युत चालित रबड़ टायर लगे चल 8नग ईको हॉपर का प्रस्ताव है। हॉपर का शीर्ष ओपनिंग आकार एचएमसी/घाट क्रेन 120 टन और शिप गियरों के लिए किया जायेगा। हापर तांबा मिश्रण, कोयला, सल्फर, रॉक-फास्फेट, चूना पत्थर, जिप्सम, यूरिया, एमओपी, डीएपी, उर्वरक कच्चा माल, चूना पत्थर रेत आदि जैसे कार्गो का प्रहस्तन करने में समक्ष होंगे। प्रत्येक हॉपर में लगी धूल दमन प्रणाली शुष्क बल्क कार्गो के कण्टक को दबायेगी और वायुवाहित कणों के रूप में शुष्क बल्क कार्गो के अपव्यय को भी रोकेगी। वाइब्रेटर के साथ हापरों की क्षमता इस प्रकार डिजाइन की जायेगी कि आर्द्र कार्गो का निर्बाध प्रवाह हो सकेगा। हॉपर स्वतः कंटेनर, खुलने और बंद होने के लिए मोटर वाहित रैक और पिनियन के साथ फीडर गेट के साथ पूर्ण होगा। हॉपर में स्टार्म एंकर तंत्र भी लगाया जायेगा और उन्हें खड़ा तथा स्थिर रखने के लिए यांत्रिक क्लैप भी होंगे।
- (ii). संदर्भाधीन मामले की प्रक्रिया के दौरान वीओसीपीटी द्वारा 2 दिसंबर, 2016 के पत्र के द्वारा दी गई सूचना/स्पष्टीकरण के साथ वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत संशोधित लागत परिकलन पर इस विश्लेषण में विचार किया गया है।
- (iii). 2013 के दिशानिर्देशों का खंड 2.4 अनुबद्ध करना है कि यदि महापत्तन न्यास की दृष्टि में उस महापत्तन न्यास किसी अन्य महापत्तन न्यास पर 2008 के दिशानिर्देशों के अंतर्गत किसी विशेष वस्तु के लिए निर्धारित प्रशुल्क उस वस्तु के लिए संदर्भ प्रशुल्क के तौर पर प्रतिनिधित्व नहीं करना है तब महापत्तन उस परियोजना के विस्तृत विवरण और पर्याप्त औचित्य सहित 2008 के दिशानिर्देशानुसार संदर्भ प्रशुल्क निर्धारण के लिए अनुरोध प्रस्ताव कर सकता है।
संदर्भाधीन प्रस्ताव राजस्व हिस्सा आधार पर 10 वर्ष की अवधि के लिए चल रबड़ टायर लगे विद्युत चालित हापर के डिजाइन, आपूर्ति, संस्थापन, जांच, आरंभन और अनुरक्षण की परियोजना को कार्यान्वित करने के लिए संदर्भ प्रशुल्क निर्धारण से संबंधित है। इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित कोयला टर्मिनल/शुष्क बल्क टर्मिनल में कार्गो की संपूर्ण आवाजाही अर्थात् जहाज से तट, से यार्ड और यार्ड से ट्रक/वैन के लिए अनुमोदित अपफ्रंट प्रशुल्क उपलब्ध हैं। तथापि, प्रचालन के मात्र एक भाग के लिए अर्थात् इस परियोजना में संकल्पित हापरों द्वारा कार्गो का जहाज से बर्थ को अंतरण उपलब्ध नहीं है। ऐसा है तो, वीओसीपीटी द्वारा दायर प्रस्ताव 2008 के दिशानिर्देशों के अंतर्गत समझा जाता है। चूंकि पत्तन द्वारा कोई व्यवहार्यता अध्ययन नहीं कराया गया है, जैसा पत्तन ने सूचित किया है, इस विषय पर व्यवहार्यता रिपोर्ट तैयार नहीं की गई है। वीओसीपीटी का प्रस्ताव उसके न्यासी मंडल द्वारा अनुमोदित है।
- (iv). इस मामले में विश्लेषण पर आगे बढ़ने से पूर्व, यहां यह उल्लेख करना उचित होगा कि अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008 कोयला, लौह अयस्क, कंटेनर, तरल प्रहस्तन टर्मिनल और बहुउद्देशीय कार्गो टर्मिनल जैसी समर्थित सुविधाओं के लिए मानदंडों/निर्देश निर्धारित करते हैं। अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए विशिष्ट मानदंड/निर्देश निर्धारित नहीं करते हैं अर्थात् कार्गो का जहाज से घाट पर हापरों से उतराया का मशीनीकरण जैसा इस परियोजना में संकल्पित है।

तथापि, यह देखा जाता है कि प्रचालन लागत के आकलन के लिए सुविचारित प्रतिमान बहुउद्देशीय कार्गो टर्मिनल के लिए 2008 अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश में निर्धारित मानकों पर आधारित हैं क्योंकि प्रस्तावित सुविधा बर्थ संख्या III और IV पर विभिन्न शुष्क बल्क कार्गो के प्रहस्तन की प्रत्याशा है। वीओसीपीटी प्रत्याशा करता है कि तांबा मिश्रण, कोयला, सल्फर, रॉक-फास्फेट, चूना पत्थर, जिप्सम, यूरिया, एमओपी, डीएपी, उर्वरक कच्चा माल, चूना पत्थर रेत आदि जैसे कार्गो का प्रहस्तन किया जा सकता है। फिर भी, वीओसीपीटी ने कोयला टर्मिनल के लिए निर्धारित पूंजीगत लागत पर 7% की दर पर अनुरक्षण और मरम्मत लागत का आकलन किया है। चूंकि, प्रस्तावित सुविधा से विभिन्न शुष्क बल्क कार्गो को प्रहस्तित किये जाने की संकल्पना की गई है, इसलिए, प्रचालन के आकलन के प्रयोजन से

बहुउद्देशीय टर्मिनल दिशानिर्देशों में निर्धारित मानकों को अपनाया गया है। हापरों के लिए 2008 के दिशानिर्देशों में कोई विशिष्ट मानक निर्धारित न होने के कारण और इस प्रयोजन के लिए वीओसीपीटी द्वारा संदर्भ प्रशुल्क के लिए व्यक्त की गई तत्कालिकता को देखते हुए वीओसीपीटी द्वारा बहुउद्देशीय टर्मिनल 2008 अप्रैट प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित मानकों को अपनाने के दृष्टिकोण को परियोजना के लिए संदर्भ प्रशुल्क निकालने की संगत सीमा तक विश्वास किया जाता है।

(v). **इष्टतम क्षमता:**

वास्तविक स्थिति के संबंध में जैसा पूर्व के पैराओं में चर्चा की गई है, 26 सितंबर, 2016 के मूल प्रस्ताव में इस परियोजना के लिए वीओसीपीटी द्वारा निर्धारित इष्टतम क्षमता एक 120 टन एचएमसी जमा तीन शिप गियरों के लिए आकलित इष्टतम क्षमता के आधार पर 5.55 एमटीपीए थी। एक एचएमसी 120 टन और 3 शिप गियरों के लिए 5.55 एमटीपीए की इष्टतम क्षमता के निर्धारण के लिए वीओसीपीटी ने बताया है उसने एक एचएमसी की 29.76 लाख टन और 3 शिप गियरों के लिए आकलित इष्टतम क्षमता 29.75 लाख टन के 23 जुलाई 2010 के प्रशुल्क आदेश के आधार पर सुविचार किया है।

अंतिम संशोधन प्रस्ताव में वीओसीपीटी ने एक एचएमसी की इष्टतम क्षमता के आशोधित परिकलन के आधार पर इष्टतम क्षमता को 5.55 एमटीपीए से बढ़ाकर 6.41 एमटीपीए कर दिया है, जिस पर निम्नलिखित पैराओं के चर्चा की जा रही है।

(क). **एचएमसी की प्रहस्तन दर (प्रति दिन):**

प्राधिकरण ने 18 अगस्त, 2015 के आदेश संख्या टीएमएमपी/40/2015-वीओसीपीटी में शुष्क बल्क कार्गो के 15000 टन/दिन की प्रहस्तन दर पर सुविचार करते हुए 120 टन की मानक एचएमसी के लिए वीओसीपीटी स्थित बर्थ संख्या IX से अंतरिम स्टॉक यार्ड को कार्गो की मशीनीकृत निकासी का संदर्भ प्रशुल्क अनुमोदित किया है। 120 टन एचएमसी की अपनायी गई उत्पादकता उसके द्वारा प्रस्तावित उत्पादकता मानदंडों के आधार पर है और प्राधिकरण के 18 अगस्त, 2015 के आदेश संख्या टीएमएमपी/40/2015-वीओसीपीटी के अपनाई गई है। उत्पादकता उसके द्वारा प्रस्तावित उत्पादकता मानदंडों के आधार पर है और प्राधिकरण के 18 अगस्त, 2015 के आदेश संख्या टीएमएमपी/40/2015- वीओसीपीटी के अपनाई गई है।

ऐसा है तो, वीओसीपीटी द्वारा आकलित 120 टन 1 एचएमसी की इष्टतम क्षमता 38,323,500 (अर्थात् 15000 टन/दिन x 365 x 70%) सुविचारित है।

(ख). **शिप गियर की प्रहस्तन दर (प्रति दिन):**

एक एचएमसी के अतिरिक्त, संवर्धित उत्पादकता प्राप्त करने के लिए हापरों के माध्यम से जहाज से तट तक कार्गो के अंतरण के लिए बर्थ संख्या 3 और 4 पर 3 शिप गियरों की संकल्पना भी की गई है। वीओसीपीटी ने 20 चक्र/घंटा/ शिप गियर प्रति चक्र 10 टन प्रहस्तन दर के साथ 3360 टन/दिन शिप गियर क्षमता पर विचार किया है (अर्थात् 20 चक्र x 10 टन x 24 घंटे x 70% = 3360 टन/दिन / शिप गियर) शिप गियरों की उत्पादकता उसके द्वारा प्रस्तावित उत्पादकता मानदंडों के आधार पर है और प्राधिकरण के 18 अगस्त, 2015 के आदेश संख्या टीएमएमपी/40/2015-वीओसीपीटी में अपनाते हुए वीओसीपीटी के बर्थ संख्या IX से अंतरिम स्टॉक यार्ड को कार्गो की मशीनीकृत निकासी का संदर्भ प्रशुल्क का अनुमोदन करते हुए निपटान किया। शिप गियरों के लिए उपलब्ध विशिष्ट मानकों के अभाव में, पत्तन द्वारा सुविचारित प्रहस्तन दर, जिसे प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित किया गया था, पर विश्वास करते हुए सुविचार किया जाता है। इस प्रकार, पत्तन ने 3 शिप गियरों के लिए 10080 टन/दिन की प्रहस्तन दर को निर्धारित किया है (अर्थात् 3360 टन/दिन/शिप गियर x 3 शिप गियर) जो 25,75,440 टन प्रति वर्ष निकलीत है। वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत उक्त इष्टतम क्षमता पर विचार किया जाता है।

(ग). **इस प्रकार वीओसीपीटी द्वारा 1 एचएमसी और 3 शिप गियरों की कुल इष्टतम क्षमता 64,07,940 टन (अर्थात् 38,32,500 टन + 25,75,440 टन) निर्धारित की गई है।**

(vi). **पूँजीगत लागत:**

(क). वीओसीपीटी द्वारा आकलित प्रत्येक हॉपर की पूंजीगत लागत 453.42 लाख रु. है। पूंजीगत लागत के आकलन में 57.42 लाख रु. का वैट भी शामिल है। विविध पूंजीगत लागत, पूंजीगत लागत की 5% अर्थात् 90.68 लाख रु. है जो 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों में मानकों के अनुरूप है।

(ख). उपस्कर:

इस परियोजना में संकल्पित मशीनीकृत निकासी प्रणाली में, एचएमसी/शिप गियर द्वारा प्रहस्तित शुष्क बल्क कार्गो हापरों से उतारा जायेगा और तत्पश्चात सीधे ट्रकों में लाद दिया जायेगा पत्तन ने प्रति बर्थ 120 टन के 4 नग हापरों का प्रस्ताव किया, जो धूल दमन प्रणाली और सुरक्षा के साथ बिजली द्वारा परिचालित होंगे और उपस्कर लागत का अंग होंगे। जैसा कि पहले बताया गया है, दिशादिर्देशों में हापरों द्वारा जहाज से सीधे ट्रकों में उतरायी से कार्गो अंतरण के एक भाग के लिए कोई मानक निर्धारित नहीं हैं। इस प्रकार की परियोजना के लिए किन्हीं मानकों के न होने पर उपस्कर लागत में शामिल मदों की सूची पर विश्वास और मान्य किया जाता है जैसा वीओसीपीटी ने आकलित किया है।

हॉपर की पूंजीगत लागत में वैट को शामिल करने के बारे में एक विशिष्ट प्रश्न के उत्तर में कि सीईएनवैट स्कीम के अंतर्गत राहत का दावा करने के लिए उपलब्ध विकल्प के बावजूद, वीओसीपीटी ने बताया है कि वह पात्रता और परियोजना के कार्यान्वयन में सफल बोलीकर्ता की इच्छा पर निर्भर करता है। उसे पत्तन द्वारा अभी नहीं देखा जा सकता है। चूंकि सीईएन वैन स्कीम के अंतर्गत प्रदत्त वैट की प्रतिपूर्ति सभी बोलीकर्ताओं को उपलब्ध है, इसलिए वीओसीपीटी द्वारा आकलित वैट भाग को हटाया जाता है।

उपस्कर की पूंजीगत लागत, बजटीय प्रस्ताव से प्रमाणित है। अतः वीओसीपीटी द्वारा सुविचारित करें (वैट) को हटाया जाने के अधीन, वीओसीपीटी द्वारा यथाआकलित कुल उपस्कर लागत पर विश्लेषण में विश्वास किया जाता है।

(घ). प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008, पूंजीगत लागत के 5% पर विविध पूंजीगत लागत के आकलन के मानक निर्धारित करते हैं और तदनुसार पूंजीगत लागत के आकलन में 2008 प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित मानकों के आधार पर 1584 लाख रुपये की कुल पूंजीगत लागत पर 79.20 लाख रु. की विविध पूंजीगत लागत मान्य की जाती है।

(ङ). उपरोक्त के आधार पर, वीओसीपीटी द्वारा आकलित 1904.36 लाख रु. की कुल पूंजीगत लागत के प्रति 1663.20 लाख रु. मान्य की जाती है।

(vii). वीओसीपीटी ने आकलित पूंजीगत लागत के 16% दर पर नियोजित पूंजी पर प्रतिफल का आकलन किया है जैसा दिशानिर्देशों में आधारित है।

(viii). प्रचालन लागत:

वीओसीपीटी द्वारा आकलित प्रचालन लागत पर निम्नवत् चर्चा की जाती है:

(क). विद्युत लागत:

वीओसीपीटी ने मूल प्रस्ताव में 24 घंटे 365 दिन कार्य करने पर प्रत्येक हॉपर के लिए 175 कि.वा. बिजली खपत के आधार पर 1.10 यूनिट प्रति टन बिजली खपत का आकलन किया था $(175 \text{ केडब्ल्यू} \times 24 \text{ घंटे} \times 365 \times 4 \text{ हॉपर} = 61,32,000 \text{ यूनिट}, 61,32,000/55,51,440 = 1.10)$ । अपने अंतिम संशोधित प्रस्ताव में 64,07,940 यूनिट की संशोधित इष्टतम क्षमता के आधार बिजली की खपत को 0.67 यूनिट/टन किया है। पत्तन ने बताया है कि इसने प्रति यूनिट बिजली की खपत निकालने समय 70% के कारक को मान्य किया है यह बताते हुए कि हॉपर 365 दिन के लिए लगातार उपयोग में नहीं लाये जायेंगे और यह जहाजों की उपलब्धता पर भी निर्भर करता है। वीओसीपीटी द्वारा सुविचारित 0.67 यूनिट प्रति टन की बिजली की खपत पर भरोसा किया जाता है $(61,32,000/64,07,940 \times 0.70 = 0.67)$

वीओसीपीटी मई, 2016 के खपत प्रभारों के आधार पर 11.50 रु. प्रति यूनिट बिजली दर पर विचार किया है जिसमें 10.28 रु. प्रति यूनिट का वास्तविक विद्युत प्रभार और 1.15 रु. प्रति यूनिट का दर से उपरि प्रभार तथा 6.5% की दर से 0.07 रु. पेंशन उगाही के शामिल हैं $(10.28 + 1.15 + 0.07 = 11.50)$ ।

हमारे अनुरोध पर वीओसीपीटी ने अगस्त, 2016 से अक्टूबर, 2016 तक के बिजली के बिल दस्तावेजी प्रमाण के तौर पर प्रस्तुत किये। अक्टूबर, 2016 बिल के अनुसार प्रति यूनिट दर 9.78 रु. है। इसके अतिरिक्त, इस प्राधिकरण ने वीओसीपीटी द्वारा दरमानों के सामान्य संशोधन के लिए दायर प्रस्ताव का निपटान करते समय पेंशन निधि उगाही को बंद कर दिया था और उपरिव्यय प्रभार @ 1.47 रु. प्रति यूनिट से अनुमोदित किये थे।

जहां तक यूनिट विद्युत लागत में वीओसीपीटी द्वारा विद्युत खपत पर पेंशन निधि उगाही के आकलन का संबंध है, यहां यह उल्लेख करना समीचीन है कि वीओसीपीटी के दरमानों के सामान्य संशोधन आदेश संख्या टीएएमपी/47/2012-वीओसीपीटी में पेंशन निधि उगाही का अनुमोदन सीमित प्रयोजन के लिए था ताकि वीओसीपीटी पेंशन निधि देयता में कमी को पूरा कर सके। तथापि, वीओसीपीटी ने 2015 दिशानिर्देशों के अनुसार पेंशन निधि उगाही को समाप्त करने का प्रस्ताव किया और उसे इस प्राधिकरण ने 17 सितंबर, 2016 के आदेश संख्या टीएएमपी/29/2016 द्वारा अनुमोदित भी किया था। इस प्रकार, विद्युत खपत आकलन में वीओसीपीटी द्वारा सुविचारित पेंशन निधि उगाही घटक को हमारे द्वारा तैयार संशोधित लागत विवरण में से हटा दिया गया है। उपरोक्त के अधीन वीओसीपीटी के 11.50 रु. की प्रति संशोधित बिजली लागत प्रति यूनिट 11.25 रु. बनती है $(9.78\text{रु.} + 8 + 147\text{रु.} = 11.25)$ ।

उक्त विश्लेषण के संदर्भ में, कुल विद्युत लागत वीओसीपीटी द्वारा आकलित 504.47 लाख रु. के प्रति 483.00 लाख रु. बनती है।

- (ख). वीओसीपीटी ने यांत्रिक उपस्कर लागत पर 7% की दर से मरम्मत और अनुरक्षण लागत आकलित की है जो कोयला टर्मिनलों के दिशानिर्देशों में निर्धारित मानकों से अपनयी गई प्रतीत होती है। जैसा पहले बताया गया है, वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित सुविधा के लिए 2008 दिशानिर्देशों में कोई मानक निर्धारित नहीं है। इस तथ्य को मानते हुए कि प्रस्तावित सुविधा कार्गो को जहात से हापरों द्वारा सीधे ट्रक में अंतरण करने के लिए है, इसलिए वीओसीपीटी द्वारा कोयला टर्मिनल के लिए निर्धारित प्रतिमानों के प्रति प्रस्तावित सुविधा के लिए किन्हीं विशिष्ट मानकों के अभाव में बहुउद्देशीय कार्गो टर्मिनल के लिए निर्धारित मानदंडों को अपनाते हुए मरम्मत और अनुरक्षण लागत का आकलन किया जाता है। तदनुसार, मरम्मत और अनुरक्षण लागत यांत्रिक उपस्कर लागत पर 5% मान्य की जाती है, जैसी बहुउद्देशीय बर्थ के लिए निर्धारित है।
- (ग). वीओसीपीटी द्वारा बीमा लागत सकल स्थायी परिसंपत्तियों के 1% पर और अन्य व्यय स्थायी परिसंपत्तियों के सकल मूल्य के 5% पर आकलित की गई है, जो बहुउद्देशीय बर्थ के दिशानिर्देशों में निर्धारित मानकों के अनुरूप हैं।
- (घ). मूल्यहास, दिशानिर्देशों के अनुसार, कंपनी अधिनियम में निर्धारित सीधी रेखा विधि के अनुसार मूल्यहास दर परिकलित की जानी चाहिए। वीओसीपीटी ने प्रस्ताव के साथ दायर लागत विवरण में उपस्कर लागत पर मूल्यहास का परिकलन @ 6.33% पर किया है जो दिशानिर्देशों में निर्धारित मानकों के अनुरूप है। अतः वीओसीपीटी द्वारा किया गया आकलन मान्य है।
- (ङ). (i). अपफ्रंट प्रशुल्क नियतन के संबंधी दिशानिर्देश अनुबद्ध करते हैं कि पत्तन भूमि के लिए लाइसेंस शुल्क संबंधित महापत्तन न्यास के दरमानों में निर्धारित दरों के आधार पर आकलित किया जाना चाहिए।
(ii). पत्तन द्वारा इस परियोजना के अंतर्गत प्रत्येक हाॅपर के लिए 77 वर्ग मीटर भूमि आवंटित करने का प्रस्ताव है। वीओसीपीटी ने प्रचलित दरमानों के अनुसार लागू दरों के आधार पर 362.76 रु. प्रति वर्ग मीटर लाइसेंस शुल्क का आकलन किया है।

- (च). उपरोक्त विश्लेषण के आधार पर कुल प्रचालन लागत वीओसीपीटी द्वारा आकलित 873.70 लाख रु. के प्रति 772.35 लाख रु. बनती है। प्रचालन लागत में परिवर्तन विद्युत खपत लागत के आकलन में से पेंशन उगाही निधि और मरम्मत तथा अनुरक्षण लागत में अंतर को हटाने तथा पूंजीगत लागत में से बैट को निकाल देने के कारण हुआ है। जिसके कारण पूर्वगामी पैराओं में दिये गए हैं।
- (ix). उक्त विश्लेषण के आलोक में वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत संदर्भ प्रशुल्क निर्धारण के लागत विवरण में आशोधन कर दिया गया है। विवरण की प्रति अनुलग्नक-1 के रूप में संलग्न है।
- (x). (क). कुल वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) 1038.46 लाख रु. बनती है जो प्रचालन लागत (772.35 लाख रु.) पूंजीगत लागत पर 16% प्रतिफल (266.11 लाख रु.) का कुल योग है जबकि पत्तन ने वार्षिक राजस्व अपेक्षा 1178.39 लाख रु. आकलित किया गया है।
- (ख). वीओसीपीटी ने बताया है कि कार्य का क्षेत्र बर्थ संख्या 3 और 4 पर हॉपरों के माध्यम से जहाज से कार्गो का सीधे ट्रकों में अंतरण तक सीमित है। अतः उपरोक्त प्रचालन में प्रहस्तित कार्गो में भंडारण कार्यकलाप नहीं होता। इसलिए, पत्तन ने मात्र एक प्रशुल्क मद यानी प्रहस्तन प्रभार से सुविधा की इष्टतम क्षमता से निर्धारित संपूर्ण एआरआर की वसूली की संकल्पना की है।
- तदनुसार, 1038.46 लाख रु. के आशोधित एआरआर और 64,07,940 टन की इष्टतम क्षमता को मान्य करते हुए दर 16.21 रु. प्रति टन बैठती है (1038.46 लाख रु./64,07,940 टन)।
- (ग). वीओसीपीटी ने बताया है कि इस परियोजना में संकल्पित शुष्क कार्गो की संपूर्ण इष्टतम क्षमता अर्थात् हापर तांबा मिश्रण, कोयला, सल्फर, रॉक-फास्फेट, चूना पत्थर, जिप्सम, यूरिया, एमओपी, डीएपी, उर्वरक कच्चा माल, चूना पत्थर रेत आदि जैसे कार्गो का प्रहस्तन विदेशी कार्गो है। यदि कोई पोत तटीय कार्गो वाहित आता है और बर्थ करता है, तो तटीय दरें अपेक्षित हैं और इसलिए तटीय कार्गो के लिए भी दर प्रस्तावित है। पत्तन द्वारा किये गए निवेदन को ध्याम में रखते हुए, तटीय दर का निर्धारित विदेशी दर के 60% पर किया जाता है जैसा कि पत्तन द्वारा ताप कोयले को छोड़कर शुष्क बल्क कार्गो के लिए सरकारी की तटीय रियायत नीति का अनुपालन करते हुए, प्रस्ताव किया है वीओसीपीटी की राय है कि यदि भविष्य में तटीय कार्गो आता है तो एक बर्थ तटीय कार्गो प्रहस्तन के लिए समर्पित कर दिया जायेगा।
- (xi). यहां पर उल्लेख करना समीचीन होगा कि वी.ओ. चिंदवरनार पत्तन न्यास द्वारा तटीय कार्गो/कटेनर के लिए रियायती प्रभारों के बार में चोहू गए स्पष्टीकरण को ध्यान में रखकर प्राधिकरण ने महानिदेशक पोत परिवहन की संस्तुतियों के आधार पर 29 सितंबर, 2015 को आदेश संख्या टीएएमपी/53/2015-वीओसीपीटी परित किया है। महानिदेशक, पोत परिवहन, के निर्देशों के आधार पर उक्त आदेश में अनुमोदित उपबंधों में 26 नवंबर, 2015 के आदेश संख्या टीएएमपी/53/2015-वीओसीपीटी द्वारा और संशोधन किया गया है। उक्त पारित आदेश सभी महापत्तनों द्वारा और उन संबंधित वीओटी प्रचालकों द्वारा समान रूप से अपनाये जाने के लिए है जिनके दरमान संगत स्थितियों में निर्धारित किये जाते हैं। तथापि, उक्त आदेश के पश्चात् महानिदेशक पोत परिवहन ने 20 मई, 2016 के पत्र संख्या एसडी-9 सीएचएआरटी (309)/2016 के द्वारा 26 नवंबर, 2015 के पत्र में अनुमोदित उपबंधों पर और स्पष्टीकरण जारी किये हैं। तदनुसार इस प्राधिकरण ने 26 नवंबर, 2015 के आदेश के पैरा 9क (ii) और 10 (ii) में निर्धारित उपबंधों में हल्का सा संशोधन करते हुए और स्पष्टीकरण जारी किये हैं। इस संबंध में एक विशिष्ट प्रश्न पूछे जाने पर वीओसीपीटी ने 26 नवंबर, 2015 के आदेश में निर्धारित उपबंधों को शामिल करने का अनुरोध किया है। तदनुसार, वीओसीपीटी द्वारा अनुरोध किये जाने पर, 26 नवंबर, 2015 के आदेश में निर्धारित उपबंध अंतर्विष्ट किये जाते हैं।
- (xii). वीओसीपीटी ने एक सामान्य शर्त अंतर्विष्ट नहीं की है कि वीओटी प्रचालक को आरोप्य उपयुक्त स्तर विलंब के लिए प्रयोक्ता को विलंब के लिए प्रभार नहीं देने होंगे जो वीओसीपीटी सहित अन्य महापत्तन न्यासों की अपफ्रंट/ संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची में इसी प्रकार के निर्धारण के अनुरूप है। कथित शर्त एक सामान्य शर्त है जिसे उगाही की यूनिट के निरपेक्ष रूप से वीओटी प्रचालकों को आरोप्य उपयुक्त स्तर से इतर विलंब के लिए प्रयोक्ताओं के हितों के संरक्षण के लिए है। अतः उक्त शर्त इस मामले में संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची में निर्धारित की जा रही है क्योंकि यह वीओसीपीटी सहित अन्य महापत्तन न्यासों की अपफ्रंट/ संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची में इसी प्रकार के निर्धारण के अनुरूप है।

- (xiii). वीओसीपीटी प्रत्येक वर्ष आधार डब्ल्यूआईपी देते हुए स्वतः समायोजन के लिए सूचनांकन कारक से संबंधित सामान्य टिप्पणी का प्रस्ताव नहीं किया है जो संगत वर्ष के जनवरी और आगामी वर्ष के लिए ऐसे सूचकांकन के लिए मान्य होता है। चूंकि संदर्भ प्रशुल्क परिकलन में लागत संबंधी आकलन वर्ष 2016 की बाजार दरों पर आधारित है, यह उपयुक्त और संगत पाया जाता है कि प्रत्येक वर्ष स्वतः समंजन के लिए जनवरी 2016 के रूप में आधार डब्ल्यूआईपी मान्य किया जाए। अतः संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची में इससे संबंधित टिप्पणी अंतर्विष्ट की जाती है।
- (xiv). वर्ष 2013 के संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.2 अनुसार इस प्राधिकरण से कार्य निष्पादन मानकों सहित संदर्भ प्रशुल्क निर्धारित करने की अपेक्षा की जाती है। यद्यपि 2013 के संशोधित दिशानिर्देशानुसार इस प्राधिकरण को पत्तन द्वारा प्रस्तावित कार्य निष्पादन मानकों में पड़ने की आवश्यकता नहीं तथापि परंतु यह मान लेना भी ठीक नहीं कि पत्तन बहुत सटीक और पूरे किए जाने आवश्यक कार्य निष्पादन मानकों का प्रस्ताव करेगा। पत्तन ने (क) प्रतिमाह पंजीकृत लदान प्रणाली की कम से कम 90 प्रतिशत उपलब्धता सुनिश्चित होना। उपलब्धता की यह गणना पूरी यंत्रीकृत प्रणाली के अनुरूप की जाएगी। (ख) लाइसेंसधारक प्रत्येक 40 टन क्षमता वाले एक ट्रक का लदान कार्य को 12 मिनट में पूरा करेगा, यदि उतरायी के लिए ट्रक उपलब्ध होगा, निष्पादन मानकों का प्रस्ताव किया है।
- निष्पादन मानकों में 40 टन ट्रक को शामिल करने का तात्पर्य क्या है, के बारे में एक विशिष्ट प्रश्न के उत्तर में वीओसीपीटी ने बताया कि सामान्यतः कार्गो परिवहन के लिए 40 टन, 20 टन, 25 टन ट्रक उपलब्ध होते हैं। लाइसेंसधारक द्वारा हॉपर के डिजाइन के उद्देश्य से 12 मिनट में 40 टन ट्रक भरने का प्रतिमान शामिल किया गया है। तथापि वीओसीपीटी इस प्रतिमान की उपेक्षा करने का प्रस्ताव नहीं कर सका।
- यहां यह कहना भी समीचीन होगा कि स्टरलाइट इंडस्ट्रीज (एसआई) ने भी यह राय व्यक्त की है कि 40 टन ट्रक को 12 मिनट में लदान संबंधी निष्पादन मानकों प्राप्त नहीं किया जा सकता और निष्पादन मानकों की समीक्षा करने की जरूरत है। तथापि, वीओसीपीटी ने एसआई की राय पर अपनी टिप्पणी प्रस्तुत नहीं की है। पत्तन द्वारा यथाप्रस्तावित निष्पादन मानकों निर्धारित किया जाता है।
- (xv). तूतीकोरण शिप एजेंट्स एसोसिएशन (टीएसए) ने यह कहते हुए स्पष्टीकरण मांगा कि उनके द्वारा पहले ही काफी भारी निवेश कर दिया गया है, क्या प्रयोक्ताओं के हापरों को अनुमति होगी। इस संबंध में वीओसीपीटी ने यह स्पष्ट किया कि बर्थ संख्या III और IV पर किसी निजी हापर प्रचालक को अपने हापर लगाने की अनुमति नहीं होगी। वीओसीपीटी ने यह बताया कि वर्तमान प्रयोक्ताओं द्वारा बर्थ संख्या V, VI तथा IX पर अपने हापरों को प्रयोग करने पर कोई प्रतिबंध नहीं है।
- (xvi). स्टरलाइट इंडस्ट्रीज ने भी हापरों पर उनके द्वारा किये गए निवेश पर स्पष्टीकरण चाहा। एसआई ने यह भी बताया कि विभिन्न कार्गो का भिन्न-भिन्न घनत्व और आर्द्रता स्तर होता है और पत्तन को इस ओर भी ध्यान देना चाहिए। इस संबंध में वीओसीपीटी ने बताया कि एसआई अपने हापरों को पत्तन के अन्य बर्थों पर प्रयोग में ला सकता है।
- (xvii). (क). यदि रिकार्ड में कोई स्पष्ट अशुद्धि पाई जाती है तो वीओसीपीटी परियोजना की बोलीप्रक्रिया पूरी होने से पूर्व किसी भी तर्कसंगत कारण से भारत के राजपत्र में आदेश की अधिसूचना प्रकाशित होने की तारीख से 30 दिन के भीतर पर्याप्त औचित्य/कारण बताते हुए निर्धारित प्रशुल्क की समीक्षा के लिए इस प्राधिकरण को संपर्क कर सकता है।
- (ख). इसके अतिरिक्त, वीओसीपीटी किसी भी तर्कसंगत कारण से भारत के राजपत्र में आदेश की अधिसूचना प्रकाशित होने की तारीख से 30 दिन के भीतर पर्याप्त औचित्य/कारण बताते हुए निर्धारित प्रशुल्क की समीक्षा के लिए इस प्राधिकरण को संपर्क कर सकता है।

12.1. उपर्युक्त शर्तों के आधार पर पत्तन के प्रस्ताव अनुसार संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची और कार्य निष्पादन मानकों **अनुलग्नक-II** और **अनुलग्नक-III** के तौर पर संलग्न है।

12.2. परिणामतः और उपर्युक्त कारणों और विस्तृत विश्लेषण के आधार पर यह प्राधिकरण वीओसीपीटी में मौजूदा कोयला याई पर यंत्रीकृत लदान प्रणाली के लिए, लाइसेंस के आधार पर संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची का अनुमोदन करता है तथा इसे कार्य निष्पादन मानकों सहित अधिसूचित करता है।

13.1. वर्ष 2013 के संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.5 के अनुसार इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित संदर्भगत प्रशुल्क और कार्य-निष्पादन मानकों का उल्लेख, बोली दस्तावेज में किया जाएगा और बाद में पीपीपी परियोजनाओं से संबंधित रियायत करार में उल्लेख किया जाएगा। तदनुसार वीओसीपीटी को परामर्श दिया जाता है कि यह बोली दस्तावेज में संदर्भगत प्रशुल्क और कार्य-निष्पादन मानकों को सम्मिलित करे और बाद में सहमति के अनुसार पीपीपी परियोजनाओं से संबंधित लाइसेंस करारनामा में उल्लेख किया जाए।

13.2. वाणिज्यिक परिचालन (सीओडी) की तिथि से इसी वित्तीय वर्ष के 31 मार्च तक प्रशुल्क इस वर्ष के संबंधित सूचकांक संदर्भगत प्रशुल्क तक सीमित रहेगा, जो कि अधिकतम सीमा होगी। वर्ष 2013 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के पैरा 2.2 में किए गए प्रावधान के अनुसार सूचकांक के आधार पर प्रत्येक वर्ष उपर्युक्त संदर्भगत प्रशुल्क स्वतः संशोधित हो जाएगा, जो कि समय लाइसेंस अवधि के लिए लागू होगा।

तथापि, लाइसेंसधारक को यह छूट होगी कि वह परिचालन के दूसरे वर्ष के बाद से कार्य-निष्पादन मानकों ("कार्य-निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क") के साथ प्रशुल्क का प्रस्ताव भेजे। इस प्रकार का कार्य-निष्पादन, संबंधित वित्तीय वर्ष के लिए आगामी वित्तीय वर्ष की पहली अप्रैल से पूर्व कम से कम 90 दिनों पर संबंधित वर्ष के लिए सूचकांकित संदर्भगत प्रशुल्क के अतिरिक्त होगा। इस प्रकार का कार्य-निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क, संबंधित वर्ष के लिए सूचकांकित संदर्भगत प्रशुल्क 15 प्रतिशत से ऊपर एवं उससे अधिक नहीं होगा (यह प्रशुल्क की सीमा होगी)। कार्य-निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क आगामी वित्तीय वर्ष के पहले दिन से लागू होगा और समग्र वित्तीय वर्ष के लिए लागू होगा।

13.3. परियोजना के लाइसेंस करारनामा के अंतर्गत नियुक्त किए गए स्वतंत्र अभियंता से एक प्रमाण-पत्र के साथ इस प्राधिकरण को यह प्रस्ताव प्रस्तुत किया जाएगा जिसमें पिछले 12 महीनों में कार्य-निष्पादन की उपलब्धियों का उल्लेख किया गया है, जैसाकि लाइसेंस करारनामा में अथवा परिचालन के प्रथम वर्ष के परिचालन के महीनों की वास्तविक संख्या के लिए जैसा भी मामला हो, समाविष्ट किया गया हो।

13.4. प्रस्ताव की प्राप्ति पर यह प्राधिकरण वर्ष 2013 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के पैरा 5 में यथा रेखांकित कार्य-निष्पादन मानकों की उपलब्धि पर प्रस्ताव-प्राप्ति के 7 दिन के अंदर महापत्तन न्यास के विचारों की अपेक्षा करेगा।

13.5. लाइसेंसधारक द्वारा पिछले 12 महीनों में लाइसेंस करारनामा में यथा समाविष्ट कार्य-निष्पादन मानक पूरा न करने की स्थिति में यह प्राधिकरण आगामी वित्तीय वर्ष के लिए कार्य-निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क की अधिसूचना के प्रस्ताव पर विचार नहीं करेगा और लाइसेंसधारक आगामी वर्ष के लिए ही केवल लागू सूचकांकित संदर्भगत प्रशुल्क का पात्र होगा।

13.6. महापत्तन न्यास के विचारों पर ध्यान दिए जाने के पश्चात यदि यह प्राधिकरण इस बात के लिए संतुष्ट है कि लाइसेंस करारनामा में समाविष्ट कार्य-निष्पादन मानक प्राप्त कर लिए गए हैं तो यह 15 मार्च तक कार्य-निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क को अधिसूचित कर देगा जो कि आगामी वित्तीय वर्ष की पहली अप्रैल से लागू होगा।

13.7. कार्य-निष्पादन से संबद्ध के प्रस्ताव पर विचार करते समय यह प्राधिकरण कार्य-निष्पादन मानकों और प्रचालन द्वारा इनका पालन किए जाने पर ध्यान देगा। यह प्राधिकरण लाइसेंसधारक द्वारा कार्य-निष्पादन मानक पूरा किए जाने अथवा अन्यथा के आधार पर कार्य-निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क प्रस्ताव को स्वीकार अथवा रद्द किए जाने पर निर्णय लेगा। सूचीबद्ध संदर्भगत प्रशुल्क और कार्य-निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क का निर्धारण वर्ष 2013 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के साथ संबद्ध परिशिष्ट में दर्शाए गए चित्रण के अनुसार होगा।

13.8. प्रचालन के तीसरे वर्ष से लाइसेंसधारक से प्राप्त कार्य-निष्पादन संबंधित प्रशुल्क प्रस्ताव स्वतंत्र इंजीनियर द्वारा यथा प्रमाणित पिछले 12 महीनों की अवधि में कार्य-निष्पादन मानक पूरे करने के तहत इस प्राधिकरण द्वारा स्वतः ही अधिसूचित किया जाएगा। लाइसेंसधारक तीसरे वर्ष से आगे कार्य-निष्पादन संबंधित प्रशुल्क के लिए 01 मार्च तक स्वतंत्र इंजीनियर से प्राप्त उपलब्धि प्रमाण-पत्र के साथ कार्य-निष्पादन संबंधित प्रशुल्क प्रस्ताव प्रस्तुत करेगा और यह प्राधिकरण 20 मार्च तक अधिसूचित करेगा, कार्य-निष्पादन संबंधित प्रशुल्क आगामी वित्तीय वर्ष से प्रभावी होगा।

13.9. 2013 के संशोधित दिशानिर्देशों के खंड 6.2 के अनुसार यदि किसी उपयोगकर्ता को इस प्राधिकरण द्वारा यथा अधिसूचित किए गए कार्य-निष्पादन मानकों के लाइसेंसधारक द्वारा पूरे नहीं किए जाने के संबंध में कोई शिकायत हो तो वह इस प्राधिकरण को एक अभ्यावेदन दे सकता है, जिसके उपरान्त अभ्यावेदन की जांच की जाएगी और वीओसीपीटी को निष्कर्ष भेजे जाएंगे। वीओसीपीटी तत्संबंधी लाइसेंस करार के प्रावधानों के अनुसार निष्कर्षों पर आवश्यक कार्रवाई करने के लिए बाध्य होगा।

13.10. 2013 के संशोधित दिशा-निर्देशों के खंड 6.3.1 के अनुसार लाइसेंस करार पर हस्ताक्षर किए जाने के 15 (पन्द्रह) दिनों के भीतर संबद्ध प्रचालक इस प्राधिकरण को लाइसेंस करार अग्रेषित करेगा, जिसे उसकी वेबसाइट पर डाला जाएगा।

13.11. 2013 के संशोधित दिशा-निर्देशों के खंड 6.3.2 के अनुसार लाइसेंसधारक कार्गो यातायात, जलयान बर्थ दिवस आउटपुट और साथ ही साथ प्रत्येक बर्थ के लिए वसूल किए गए प्रशुल्क पर तिमाही रिपोर्ट इस प्राधिकरण को भेजेंगे। तिमाही रिपोर्ट प्रत्येक तिमाही के समाप्त होने के एक महीने के भीतर लाइसेंसधारकों द्वारा प्रस्तुत की जाएगी। इस प्राधिकरण द्वारा अपेक्षित कोई अन्य सूचना भी उन्हें समय-समय पर भेजनी होगी।

13.12. 2013 के संशोधित दिशा-निर्देशों के खंड 6.3.3 के अनुसार, यह प्राधिकरण पीपीपी प्रचालकों से प्राप्त हुई सभी ऐसी सूचनाएं प्रकाशित करेगा। तथापि, यह प्राधिकरण भेजे गए वाणिज्यिक रूप से संवेदनशील ऑकड़ों/सूचनाएं प्रकाशित नहीं किए जाने के संबंध में लाइसेंसधारक से प्राप्त अनुरोध पर विचार करेगा। ऐसे अनुरोधों के साथ प्रश्नाधीन आंकड़ों/सूचनाओं की वाणिज्यिक संवेदनशीलता के बारे में विस्तृत औचित्य और इसके प्रकाशन पर उसके राजस्व/प्रचालन पर होने वाले संभावित प्रतिकूल प्रभाव की जानकारी देनी होगी। इस संबंध में इस प्राधिकरण का निर्णय अंतिम होगा।

13.13. दिशा-निर्देशों की धारा 3.8.5 के अनुसार, यदि दरमानों या निबंध शर्तों के उल्लेख के संबंध में किसी स्पष्टीकरण/व्याख्यान की स्थिति उत्पन्न होती है तो मामला इस प्राधिकरण को भेजा जाएगा और इस संबंध में प्राधिकरण द्वारा लिया गया निर्णय प्रचालक पर बाध्यकारी होगा।

13.14. किसी परियोजना के लिए निष्पादन बोली दस्तावेजों स्वतः ही रूपरेखा रूप से बताए जाएंगे। लाइसेंसधारक से उम्मीद की जाएगी कि वह कम से कम बोली दस्तावेज/लाइसेंस करार में दिए गए कार्य निष्पादन मानकों का प्रतिपादन करें।

13.15. लाइसेंसधारकों के वास्तविक कार्य-निष्पादन का इस प्राधिकरण द्वारा अनुवीक्षण किया जाएगा। यदि सेवा की गुणवत्ता के बारे में कोई शिकायत प्राप्त होती है तो यह प्राधिकरण ऐसे आरोपों की जांच करेगा तथा अपने निर्णय वीओसीपीटी को अग्रप्रेषित करेगा। यदि प्रचालकों के विरुद्ध कोई कार्रवाई की जानी अपेक्षित है तो वीओसीपीटी संबंधित लाइसेंस करार के प्रावधानों के अनुसार उपयुक्त कार्रवाई शुरू करेगा।

टी.एस.बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन III/4/असा./370/16/143]

अनुलग्नक-1

वी.ओ.चिदम्बरनार पत्तन न्यास पर राजस्व हिस्सा आधार पर 10 वर्ष की अवधि के लिए चल रबड़ टायर लगे विद्युत चालित हापरों के डिजायन, आपूर्ति, संस्थापन, जांच, आरंभ और अनुरक्षण को कार्यान्वित करने संबंधी संदर्भ प्रशुल्क निर्धारित का लागत विवरण।

क्र.सं.	विवरण	26.09.2016 के प्रस्ताव में वीओसीपीटी द्वारा आकलन	16.11.2016 के प्रस्ताव में वीओसीपीटी द्वारा आकलन	02.12.2016 के संशोधित प्रस्ताव में वीओसीपीटी द्वारा आकलन	प्राधिकरण द्वारा सुविचारित
I	इष्टतम क्षमता				
	एचएमसी और शिप गियर्स की प्रहस्तन दर				
(क).	एचएमसी की प्रहस्तन दर				
(i).	100 टन एचएमसी के लिए मानक मानदंडों के अनुसार एचएमसी की प्रहस्तन दर (टन/दिन)	12,500	12,500	12,500	12,500
(ii).	120 टन एचएमसी की प्रहस्तन दर (टन/दिन)	12,500	12,500	15,000	15,000
					(12500/100) x 120

(iii).	इष्टतम क्षमता 1 एचएमसी (टन/वर्ष)	29,76,000	29,76,000	38,32,500	38,32,500
	(12500 टन/दिन / (24घंटे*70%)*400 0 घंटे)	(12500 टन/दिन / (24घंटे*70%)*4000 घंटे)	(12500 टन/दिन / (24घंटे*70%)*4000 घंटे)	(15000 टन/घंटे*365 दिन*70%)	
(ख)	शिप गियर की प्रहस्तन दर:				
(i).	शिप गियर की प्रहस्तन दर (टन/वर्ष)	3,360	3,360	3,360	3,360
	(20 चक्र/घंटे x 10टन x 24 x 70%)	(20 चक्र/घंटे x 10टन x 24 x 70%)	(20 चक्र/घंटे x 10टन x 24 x 70%)	(20 चक्र/घंटे x 10टन x 24 x 70%)	
(ii).	3 शिप गियर की प्रहस्तन दर (टन/दिन)	10,080	10,080	10,080	10,080
(iii).	इष्टतम क्षमता 3 शिप गियर (टन/वर्ष)	25,75,440	25,75,440	25,75,440	25,75,440
(ग).	3 शिप गियर और 1 एचएमसी की कुल इष्टतम क्षमता (टन/वर्ष)	55,51,440	55,51,440	64,07,940	64,07,940
(घ).	इष्टतम क्षमता (मिलियन टन में)	5.55	5.55	6.41	6.41
II	हॉपरों की पूंजीगत लागत	रु. लाख में	रु. लाख में	रु. लाख में	रु. लाख में
(क).	[(4 हॉपर X 3,96,00,00 0 रु.) + वेट 14.5%]	1,813.68	1,813.68	1,813.68	1,584.00
(ख).	विविध लागत @ 5%	90.68	90.68	90.68	79.20
	(5% * 1813.68 रु. लाख)	(5% * 1813.68 रु. लाख)	(5% * 1813.68 रु. लाख)	(5% * 1813.68 रु. लाख)	
(ग).	कुल पूंजीगत लागत (क+ख)	1,904.36	1,904.36	1,904.36	1,663.20

III	प्रचालन लागत	रु. लाख में	रु. लाख में	रु. लाख में	रु. लाख में
(क).	विद्युत लागत	702.26	491.58	504.47	483.00
		(55,51,440 टन * 1.1 यूनिट/टन * Rs.11.5/यूनिट)	(55,51,440 टन * 1.1 यूनिट/टन * Rs.11.5/यूनिट)	(55,51,440 टन * 1.1 यूनिट/टन * Rs.11.5/यूनिट)	(64,07,940 टन * 0.67 यूनिट/टन * Rs.11.25/यूनिट)
(ख).	मरम्मत और अनुरक्षण				
(i).	यांत्रिक संपत्तियों	133.31	133.31	133.31	83.16
		(7% * 1904.36 रु. लाख)	(7% * 1904.36 रु. लाख)	(7% * 1904.36 रु. लाख)	(5% * 1663.20 रु. लाख)
(ग).	बीमा	19.04	19.04	19.04	16.63
		(7% * 1904.36 रु. लाख)	(7% * 1904.36 रु. लाख)	(1% * 1904.36 रु. लाख)	(1% * 1663.20 रु. लाख)
(घ).	मूल्यहास:				
(i).	यांत्रिक व उपस्कर लागत	120.55	120.55	120.55	105.28
		(6.33% * 1904.36 रु.लाख)	(6.33% * 1904.36 रु. लाख)	(6.33% * 1904.36 रु.लाख)	(6.33% * 1663.20 रु.लाख)
(ङ).	किराया (पट्टा किराया)	1.12	1.12	1.12	1.12
		(11एम* 7एम*4हॉपर* 362.76/रु. वर्ग मी.)	(11एम*7एम*4हॉपर*362.76/रु. वर्ग मी.)	(11एम*7एम*4हॉपर*362.76/रु. वर्ग मी.)	(11एम*7एम*4हॉपर * *362.76/रु. वर्ग मी.)
(च).	अन्य व्यय	95.22	95.22	95.22	83.16
		(5% * 1904.36 रु.लाख)	(5% * 1904.36 रु.लाख)	(5% * 1904.36 रु.लाख)	(5% * 1633.20 रु. लाख)
(छ).	कुल प्रचालन लागत	1071.49	860.82	873.70	772.35
IV	वार्षिक राजस्व अपेक्षा और प्रस्तावित प्रहस्तन दर	रु. लाख में	रु. लाख में	रु. लाख में	रु. लाख में
(क).	वार्षिक राजस्व				
	(i). कुल प्रचालन लागत	1071.49	860.82	873.70	772.35
	(ii). नियोजित पूंजी पर प्रतिफल @16%	304.70	304.70	304.70	266.11
	(iii).कुल राजस्व अपेक्षा	1,376.19	1,165.52	1,178.39	1,038.46

(ख).	इष्टमत क्षमता (टन/वर्ष)	55,51,440	55,51,440	64,07,940	64,07,940
(ग).	प्रति टन प्रहस्तन दर (रु./टन)				
	(i). विदेशगामी कार्गो के लिए	24.79	20.99	18.39	16.21
	(ii). तटीय कार्गो के लिए	14.87	12.59	11.03	9.73

अनुलग्नक-IIवी. ओ. चिदंबरनार पत्तन न्यास

बर्थ संख्या 3 और 4 पर चल रबड़ टायर लगे विद्युत चलित हापरों से जहाज से कार्गो की ट्रकों में सीधी उतरायी के अंतरण के संदर्भ प्रशुल्क।

अध्याय 1: परिभाषाएं तथा सामान्य निबंधन व शर्तें1.1.1 परिभाषाएं- सामान्य

इस दरमान में, जब तक प्रसंग के अनुसार अन्यथा अपेक्षित न हो, निम्नलिखित परिभाषाएं लागू होंगी:

- (i) "तटीय पोत" से तात्पर्य है कोई भी पोत जो केवल भारत में किसी पत्तन या स्थान से भारत में ही किसी अन्य पोत या स्थान के बीच कारोबार में लगा हुआ है और जिसके पास पोत परिवहन महानिदेशक/सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस है।
- (ii) "विदेशगामी पोत" से तात्पर्य तटीय पोत से इतर कोई पोत है।
- (iii) "पत्तन" से तात्पर्य वी.ओ. चिदंबरनार पत्तन न्यास है।
- (iv) "पारी" से तात्पर्य है पत्तन कामगारों के लिए लागू 8 घंटों की पारी।
- (v) "प्रतिदिन" से तात्पर्य प्रति कैलेंडर दिन या उसका अंश है।
- (vi) "प्राधिकरण" से तात्पर्य महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 47क के अंतर्गत गठित महापत्तन न्यास प्राधिकरण से है।
- (vii) "टन" से तात्पर्य एक मीट्रिक टन अथवा 1000 किलोग्राम या एक घन मीटर होगा।

1.2 सामान्य निबंधन और शर्तें

- (i) पोत संबंधी प्रभारों (वीआरसी) की उगाही के लिए पोत के वर्गीकरण की प्रणाली:
 - (क) ऐसे पोत जो सीमा-शुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर भारतीय पत्तन के अपने प्रथम पत्तन पर तटीय गमन के लिए परिवर्तित हो सकते हैं, उन्हें तब तक किसी अन्य सीमा-शुल्क परिवर्तन आदेश की आवश्यकता नहीं है जब तक वे भारतीय तट पर गमन करते हैं।
 - (ख) विदेशी ध्वज का विदेशगामी पोत नौवहन महानिदेशक से विशिष्ट अवधि लाइसेंस और सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय गमन के परिवर्तित हो सकते हैं।
- (ii) रियायती तटीय दर और विदेशी दर पर पोत संबंधी प्रभारों (वीआरसी) की उगाही के लिए मानदंड:
 - (क) ऐसे परिवर्तन के मामलों में, लदान पत्तन द्वारा तटीय दरें पोत के तटीय सामानों की लदाई शुरू किए जाने के समय से प्रभावी होंगी।

- (ख) ऐसे परिवर्तन के मामलों में, तटीय दरें केवल पोत द्वारा तटीय कार्गो उतराई प्रचालनों को पूरा किए जाने तक प्रभाय्य होंगी, उसके तत्काल पश्चात ही विदेशगामी दरें उतराई पत्तनों द्वारा प्रभाय्य होंगी।
- (ग) नौवहन महानिदेशक से तटीय लाइसेंस धारक विनियुक्त भारतीय तटीय पोतों के लिए तटीय दरों की पात्रता के लिए कोई अन्य दस्तावेज अपेक्षित नहीं होंगे।
- (iii) रियायती तटीय दर पर कार्गो संबंधी प्रभारों (सीआरसी) की उगाही के लिये मानदंड
- (क) “विश्वभर और तटीय” परिचालन के लिए भारतीय सामान्य व्यापारिक लाइसेंस धारक विदेशगामी भारतीय पोत के प्रहस्तन प्रभारों (एचसी) के संदर्भ में लागू तटीय दरें प्रभारित होंगी अर्थात् निम्नलिखित परिदृश्य में घाट शुल्क सहित जलयान से तट तक स्थानांतरण और क्वे से/को भंडार यार्ड से/को अंतरण।
- (i) तटीय गमन के लिए परिवर्तित और किसी भारतीय पत्तन से किसी अन्य भारतीय पत्तन को तटीय सामान ढोना।
- (ii) तटीय गमन के लिए परिवर्तित नहीं परन्तु किसी भारतीय पत्तन से किसी अन्य भारतीय पत्तन को तटीय सामान ढोना।
- *केन्द्रीय उत्पाद शुल्क और सीमा शुल्क बोर्ड का 25 फरवरी, 2002 का परिपत्र संख्या 15/2002-सीयूएस भारतीय ध्वज के विदेशगामी पोत को बिना किसी सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश के किसी भारतीय पत्तन से किसी अन्य भारतीय पत्तन को तटीय सामान ढोने की अनुमति देता है।
- (ख) विदेशी ध्वज का पोत नौवहन महानिदेशक से विशिष्ट अवधि लाइसेंस और सीमा-शुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय गमन के लिए परिवर्तन के मामले में ऐसे पोत द्वारा किसी भारतीय पत्तन से किसी अन्य भारतीय पत्तन को तटीय सामान/कन्टेनर ढोने पर तटीय सामान/कन्टेनर के लिए लागू तटीय दरें उगाही जायेंगी।
- (iv) पोत संबंधी प्रभार लगाने के प्रयोजन से “तटीय” अथवा “विदेशगामी” श्रेणी में वर्गीकृत करने के लिए पोत का दर्जा जैसा सीमा शुल्क विभाग अथवा पोत परिवहन महानिदेशक द्वारा जारी इसके प्रमाणन में दिया गया होगा, निर्णायक घटक होगा, और कार्गो की प्रकृति उसके उदगम की इस प्रयोजन से कोई प्रासंगिकता नहीं होगी।
- (v) **विलंबित भुगतानों/धन वापसियों पर ब्याज**
- (क) उपयोगकर्त्ता को विलंबित भुगतानों पर इस दरमान के अंतर्गत दंडात्मक ब्याज का भुगतान करना होगा। दंडात्मक ब्याज की दर ‘भारतीय स्टेट बैंक के प्राइम लेंडिंग रेट’ से 2 प्रतिशत ज्यादा होगी।
- (ख) इसी प्रकार टर्मिनल प्रचालक को विलंबित धन वापसियों पर दंड-ब्याज का भुगतान करना होगा। दंडात्मक ब्याज की दर ‘भारतीय स्टेट बैंक के प्राइम लेंडिंग रेट’ से 2 प्रतिशत ज्यादा होगी।
- (ग) धन वापसी (रिफंड) में विलंब सेवाओं के पूर्ण होने की तिथि या उपयोगकर्त्ताओं से अपेक्षित सभी दस्तावेजों की प्रस्तुति, इनमें से जो भी बाद में हो, से 20 दिन बाद गिना जाएगा। (टर्मिनल को वापसी का दावा करते समय प्रस्तुत किए जाने वाले विशिष्ट दस्तावेजों का उल्लेख अवश्य करना होगा।)
- (घ) उपयोगकर्त्ताओं द्वारा भुगतानों में विलंब, टर्मिनल प्रचालक द्वारा बिल प्रस्तुत करने की तिथि के बाद 10 दिनों के बाद गिना जाएगा। किन्तु यह प्रावधान वहां लागू नहीं होगा जहां भुगतान महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 में अनुबंध के अनुसार सेवाएं प्राप्त करने से पहले किया जाना हो और/अथवा जहां प्रभारों का अग्रिम भुगतान इर दरमान में निर्धारित किया गया हो।
- (vi) परिगणित किए गए सभी प्रकार, बिल के अंतिम कुल जमा योग पर अगले उच्चतर रूप में पूर्णांकों में लिखे जाएंगे।
- (vii) जब तक कि धन वापसी की राशि 100/-रु. अथवा इससे अधिक नहीं होगी, तब तक धन वापसी पर विचार नहीं किया जाएगा। इसी प्रकार, प्रचालक तब तक कोई पूरक बिल या अंडर चार्ज बिल प्रस्तुत नहीं करेगा, यदि प्रचालक को देय राशि 100/- रु. से कम बनती है।

- (viii) (क) इस दरमान में प्रदत्त दरें उच्चतम अधिकतम स्तर की हैं, इसी प्रकार छूट और कटौतियां निम्नतम/न्यूनतम स्तर की हैं। यदि टर्मिनल प्रचालक चाहे तो वह कमतर/निम्नतर दरें मांग सकता है और/या उच्चतर/ज्यादा छूट और कटौतियां प्रदान कर सकता है।
- (ख) टर्मिनल ऑपरेटर चाहे तो दरमान में प्रदत्त दरों को लागू किए जाने को शासित करने वाली प्रदत्त शर्तों को तर्क संगत बना सकता है, यदि शर्तों को इस प्रकार तर्क-संगत बनाने से उपयोगकर्ता को प्रति यूनिट दर में राहत मिलती है और दरमान में प्रदत्त यूनिट दरें अधिकतम/उच्चतम स्तर से अधिक न हो। यह इस शर्त पर है कि टर्मिनल प्रचालक इस प्रकार की कमतर दरें और/या ऐसी दरों के लागू करने को सार्वजनिक रूप से अधिसूचित कमतर/निम्नतर दरें मांग सकता है और/या उच्चतर/ज्यादा छूट और कटौतियां प्रदान कर सकता है।
- (ix) तार्किक स्तर के ऐसे बिलों के लिए, जिनके लिए प्रचालक को जिम्मेदार ठहराया जा सके, उपयोक्ता द्वारा प्रभारों का भुगतान करना अपेक्षित नहीं होगा।

2. **बर्थ संख्या III और IV रबड़ टायर विद्युत प्रचालित चल हॉपर के माध्यम से कार्गो की निकासी के लिए कार्गो प्रहस्तन प्रभार:**

क्र.सं.	वस्तु	दर प्रति एमटी में (रुपए में)	
		विदेशगामी	तटीय
1	शुष्क बल्क कार्गो	16.21	9.73

नोट: उपर निर्धारित दर बर्थ संख्या III और IV रबड़ टायर विद्युत प्रचालित चल हॉपर के माध्यम से कार्गो जहाज से सीधे ट्रकों में अंतरण के लिए है।

3. **सामान्य नोट:**

- (i) प्रशुल्क सीमा में 01 जनवरी, 2016 और प्रासंगिक वर्ष की प्रथम जनवरी के मध्य थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) के उतार-चढ़ाव के 60 प्रतिशत की सीमा तक सूचकांकित वृद्धि की जाएगी। प्रशुल्क सीमा की यह सूचकांकित वृद्धि प्रत्येक वर्ष स्वतः तथा प्रासंगिक वर्ष की पहली अप्रैल से आगामी 31 मार्च तक लागू रहेगी।
- (ii) वाणिज्यिक प्रचालन (सीओडी) की तारीख से उसी वित्तीय वर्ष के 31 मार्च तक प्रशुल्क सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क तक सीमित किया जाएगा जो अधिकतम होगा। दिशानिर्देशों के पैरा 2.2 में यथा दिए गए अनुसार सूचकांकन के आधार पर प्रत्येक वर्ष स्वतः ही संशोधित किया जाएगा जो परियोजना की लाइसेंस अवधि के लिए लागू होगा।
- तथापि लाइसेंसधारक, आगामी वित्तीय वर्ष से कम से कम 90 दिन पूर्व प्रासंगिक वर्ष के सूचकांकित प्रशुल्क से ऊपर, प्रचालन के दूसरे वर्ष से आगे कार्य निष्पादन मानकों ("कार्य-निष्पादन संबंधी प्रशुल्क") सहित प्रशुल्क प्रस्तावित करने के लिए स्वतंत्र होगा। ऐसा कार्य-निष्पादन संबंधी प्रशुल्क, उस प्रासंगिक उस वित्तीय वर्ष के लिए सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क के 15 प्रतिशत से अधिक नहीं होगा (और यह प्रशुल्क सीमा होगी) कार्य-निष्पादन संबंधी प्रशुल्क अगले वित्तीय वर्ष के प्रथम दिन से संपूर्ण वित्तीय वर्ष के लिए लागू होगा।
- (iii) प्राधिकरण को प्रस्तुत किए जाने वाले प्रस्ताव के साथ लाइसेंस करार में यथा शामिल पिछले 12 माह अथवा प्रचालन के प्रथम वर्ष में प्रचालन के महीनों की वास्तविक संख्या जैसी भी स्थिति हो, में कार्य निष्पादन मानकों की उपलब्धि दर्शाते हुए परियोजना के रियायत करार के अधीन नियुक्त किए गए स्वतंत्र इंजीनियर से प्राप्त प्रमाण पत्र जमा किया जाएगा।
- (iv) प्रस्ताव के प्राप्त होने के सात दिनों के भीतर प्राधिकरण 2013 के प्रशुल्क दिशानिर्देश के पैरा-5 में के अनुसार कार्य-निष्पादन मानकों को पूरा किए जाने के बारे में महापत्तन न्यास के विचार मांगेगा।
- (v) लाइसेंसधारक द्वारा पिछले 12 माह में लाइसेंस करार में शामिल निष्पादन मानकों के पूरा न होने की स्थिति में प्राधिकरण, आगामी वित्तीय वर्ष के लिए कार्य-निष्पादन संबंधी प्रशुल्क अधिसूचित करने के प्रस्ताव पर विचार नहीं करेगा और लाइसेंसधारक केवल आगामी वित्तीय वर्ष के लिए लागू सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क के लिए हकदार होगा।
- (vi) महापत्तन न्यास की राय पर विचार करने के पश्चात यदि प्राधिकरण संतुष्ट होता है कि रियायत करार में यथानिहित कार्य-निष्पादन मानक पूरे किए गए हैं तो प्राधिकरण आगामी वित्तीय वर्ष के 1 अप्रैल से लागू किए जाने के लिए 15 मार्च तक कार्य-निष्पादन संबंध प्रशुल्क अधिसूचित करेगा।

- (vii) कार्य निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क के लिए प्रस्ताव पर विचार करते समय, प्राधिकरण कार्य निष्पादन मानक और लाइसेंसधारक द्वारा इनका अनुपालन देखेगा। प्राधिकरण लाइसेंसधारक द्वारा कार्य निष्पादन मानकों के पूरा किए जाने अथवा अन्यथा के आधार पर कार्य-निष्पादन संबंधी प्रशुल्क प्रस्ताव को स्वीकार या अस्वीकार करने कपर निर्णय लेगा। सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क और कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क का निर्धारण 2013 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के साथ उदाहरण के तौर पर संलग्न "परिशिष्ट" के अनुसार होगा।
- (viii) प्रचालन के तीसरे वर्ष से लाइसेंसधारक से प्राप्त कार्य-निष्पादन संबंधी प्रशुल्क प्रस्ताव, स्वतंत्र इंजीनियर द्वारा यथा प्रमाणित पिछले 12 माह की अवधि में कार्य-निष्पादन मानक अर्जित करने पर प्राधिकरण द्वारा स्वतः ही अधिसूचित किया जाएगा। लाइसेंसधारक, तीसरे वर्ष से आगे कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क के लिए 1 मार्च तक स्वतंत्र इंजीनियर से प्राप्त उपलब्धि प्रमाण पत्र के साथ कार्य-निष्पादन संबंधी प्रशुल्क प्रस्ताव पेश करेगा और प्राधिकरण आगामी वित्तीय वर्ष से प्रभावी कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क 20 मार्च तक अधिसूचित करेगा।

अनुलग्नक-III

निष्पादन मानक

लाइसेंस के आधार पर कोयला यार्ड से मार्शलिंग यार्ड को कन्वेयर द्वारा मशीनीकृत विकास प्रणाली और मार्शलिंग यार्ड में बैगन लदान प्रणाली के लिए संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची।

लाइसेंसधारक निम्नलिखित दोनों निष्पादन मानक पूरे करेगा:

- (क) प्रतिमाह पंजीकृत लदान प्रणाली की कम से कम 90 प्रतिशत उपलब्धता सुनिश्चित होना। उपलब्धता की यह गणना पूरी यंत्रीकृत प्रणाली के अनुरूप की जाएगी।
- (ख) लाइसेंसधारक प्रत्येक 40 टन क्षमता वाले एक ट्रक का लदान कार्य को 12 मिनट में पूरा करेगा, यदि उतरायी के लिए ट्रक उपलब्ध होगा।

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS NOTIFICATION

Mumbai, the 2nd January 2017

No. TAMP/60/2016-VOCPT In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from the V.O. Chidambaranar Port Trust for fixation of reference tariff for Design, Supply, Installation, Testing, Commissioning and Maintenance of mobile rubber tyred electrically operated hopper for a period of 10 years on Revenue Share basis at VOCPT as in the Order appended hereto.

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

Case No. TAMP/60/2016-VOCPT

V. O. Chidambaranar Port Trust

Applicant

QUORUM

- (i). Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii). Shri. Rajat Sachar, Member (Economic)

ORDER

(Passed on this 16th day of December 2016)

This case relates to a proposal dated 26 September 2016 received from V.O. Chidambaranar Port Trust (VOCPT) for fixation of reference tariff for Design, Supply, Installation, Testing, Commissioning and Maintenance of mobile rubber tyred electrically operated hopper for a period of 10 years on Revenue Share basis at VOCPT.

2. The Ministry of Shipping (MOS) under cover of its letter No.PR-14019/16/2012-PG dated 9 September 2013 has issued Revised 'Guidelines for Determination of Tariff for Projects at Major Ports, 2013' under Section 111 of the Major Port Trusts Act, 1963 on 9 September 2013. In compliance of the policy directives issued by the (MOS) under Section 111 of the MPT Act, 1963, the said Guidelines were notified in the Gazette of India. The said Guidelines were made effective 9 September 2013.

3. The main submissions made by the VOCPT in the proposal are summarized below:

- (i). The bulk cargo like coal, urea, MOP, DAP, Rock Phosphate, Sulphur, Gypsum, Oil Cake, Ilmenite / Garnet sand are being handled in the berths of VOCPT. During the handling of the above cargos the cargos get spilled in the berths and these dust are being carried away by the wind and are polluting the atmosphere. In order to avoid the dust cargo polluting the environment and wastage of cargo, it is proposed to provide hoppers in the VOC berths 3 & 4th of VOCPT on Revenue Share Basis.
- (ii). (a). Providing 8 Nos. of Mobile Rubber tyred electrically operated hopper in Berth No. III and IV with handling capacity of 120 MT per hopper. The cargo from hoppers will be directly discharged to Trucks avoiding dumping of cargo and spillage of cargo at the berth. The hopper top opening size shall be designed suitably for HMC / Wharf crane capacity of 120 Tone & ship cranes. Hopper designed shall be capable of handling the cargos like copper, coal, sulphur, rock phosphate, lime stone, Gypsum, Urea, MOP, DAP fertilizer raw materials, Limonite Garnet sand etc.
- (b). Dust suppression system to be provided in each hopper will suppress the nuisance of cargo (dry bulk) and check the wastage of cargo (dry bulk) in the form of airborne particles. The hopper shall have four rubberized wheels and Hopper movement shall be by means of suitable motor and gear box. The capacity of the hoppers with vibrators shall be so designed that there is unrestricted flow of wet cargo. The hopper shall be self container, motorized for open and close, complete with feeder gate with rack and pinion arrangement. The hopper shall be provided with storm anchor mechanism and also mechanical clamps to keep them stationary and rigid during the discharge of cargo.
- (iii). **Optimal Capacity:**
- (a). The import of cargo (Type of cargo which can be discharged using hoppers) for the berths III & IV based on the cargo handled in the Financial Year 2015-16 is as below:

Cargo	Import (MT)
Clinkers	30,964
CU Concentrate	6,47,680
Gypsum in Bulk	35,000
Iron Ore	57,741
Lime Stones	3,58,851
Peas (Yellow)	6,800
Petroleum Coke	1,72,832
Potassium Sulphate (MOP, SOP)	2,42,615
Rock Phosphate	3,96,268
Salt in Bulk	3,089
Steaming (Non-Coking) Coal (I.Coal)	11,75,581
Sulphur	1,02,699
T.Coal	9,68,306
Urea	3,019
Grand Total	42,01,445

However, based on the capacity of one HMC (upfront tariff order for HMC dated 23.07.2010), i.e. 29.76 lakh tonnes per annum plus the capacity of 3 ship gears i.e., 25,75,440 tonnes aggregating to 55.51 tonnes per annum is taken as the annual optimal capacity of cargo discharged in one berth using 4 Nos. of Hopper for fixing upfront Tariff in one berth for this Project.

(Note: The Order dated 23 July 2010 is for formulation of Upfront Tariff for the proposed up gradation of Mechanical Handling Infrastructure at Berths I to VI & IX of VOCPT (Tuticorin Port) through PPP Scheme on BOO basis and the optimal capacity fixed for 100T HMC)

- (b). The calculation of the Optimal capacity is as given below:

Particulars	Workings	Estimates
Optimal Capacity of the 4 nos. of hoppers in one berth (in Million Tonnes Per Annum)	Per annum 29,76,000 MT capacity handled per 120MT – 1 nos. plus capacity of 3 ship gears per annum (20 cycles/ hr x 10T x 24 hrs x 0.7 x 0.7 x 3 x 365 days) (TAMP Order for Mechanisation of evacuation of cargo from Berth No.9 to coal yard to license basis for 10 years period under revenue share)	55.51

(iv). **Capital Cost:**

- (a). The estimate for the Design, Supply, Installation, testing, commissioning maintenance and operation of mobile rubber tyred electrically operated hopper with dust suppression system for a period of ten years was prepared based on the budgetary offer from the firm Unique Hydraulics & Industrial Products, Chennai and the rate offered is as below:

Description of works	Rate per unit (₹)
Electrically operated hopper complete structure sets	3,96,00,000.00

The capital cost of the project is taken as ₹19.04 Crores for 4 Nos. of hoppers in one berth for fixing upfront Tariff for this Project.

- (b). The VOCPT has stated that the cost of Civil Works, Equipments & Machinery Cost and Mechanical and Electrical Works is not applicable.

- (c). The calculation of the Total Capital Cost is as given below:

Workings	Estimates (₹ in lakhs)
[(4 Nos. of hopper X ₹ 3,96,000) + VAT 14.5%] + Miscellaneous cost @ 5%	1,904.00

(v). **Operating Cost:**

- (a). Power Requirement:

Sl. No.	Particulars		Units
(a).	Total Electrical Load of one hopper	175	KW
(b).	Electricity units consumed per hour by one hopper	175	Units
(c).	Total electricity consumed by 4 hoppers per annum (4Nos. of hopper X 175 KW X 24 Hours X 365 days)	61,32,000	Units
(d).	Current consumption of VOCPT during month of May 2016	9,09,771	Units
(e).	Current consumption charges paid to Tamil Nadu Electricity during month of May 2016	93,56,224	Rupees

(f).	Per unit cost ₹ (Total units consumed/Electricity charges paid) plus overhead charges (levy ₹1.15/- per unit and pension levy 6.5% on levy) i.e $10.28+1.15+0.07=11.50$	11.50	Rupees
(g).	Tonnage handled per annum in one berth [Capacity of tonnage handled per 120MT HMC crane is 29,76,000MT and the Capacity of 3 ship gears per annum (20 cycles/hr X 10T X 24 hrs X 0.7 X 3 X 365 days X 0.7)]	55,51,440	Ton
(h).	Electricity Unit per ton	1.1	Units/ton
(i).	Power cost (Tonnage handled per annum X unit per ton X per unit cost)	7,02,25,716	Rupees

(b). **Lease rent :-**

The area comes under commercial category. Hence ₹362.76 per Sq.mtr per annum as per Estate rental of VOCPT for the year 2015-16 is taken for calculating the lease rent for the hopper occupied area for one berth.

Sl. No.	Name of the equipment	Qty Nos.	Dimension of each equipment		Total Area in Sq. Mtr [C*D*E]	Lease rent @ ₹362.76 per Sq.mtr per annum
			Length In Meters	Width In Meters		
A	B	C	D	E	F	G
1	Hopper	4	11	7	308	1,11,730 i.e. 1.12 lakhs

(c). The calculation of the Operating Cost is as given below:

Sl. No.	Particulars	Workings	Estimates (₹ in lakhs)
1.	Power Cost	$55,51,440 \times 1.1 \times 11.5$	702.26
2.	Repairs & Maintenance Cost	$19,04,36,400 \times 7\%$ on total cost of capital cost	133.31
3.	Insurance	$19,04,36,400 \times 1\%$ on capital cost	19.04
4.	License Fee		1.11
5.	Depreciation 6.33% on total cost of Mech & Elect works (₹ Lakhs)	As per norms prescribed in Companies Act ($19,04,36,400 \times 6.33\%$)	120.55
6.	Other Expense	5% of Gross Fixed Asset Value (₹ 19,04,36,400/-)	95.22
	Total operating cost		1071.49

(vi). The return on capital employed is estimated at 16% on the Capital Cost.

(vii). Accordingly, the annual revenue requirement estimated by VOCPT is as follows:

(₹ in lakhs)

Sl. No.	Particulars	Amount
(i).	ROCE @ 16%	304.70
(ii).	Operating cost	1071.49
(iii).	Total Revenue Requirement	1376.19

(viii). **Annual Revenue Requirement:**

The relevant total Revenue Requirement of handling activity is apportioned to the Dry Bulk cargoes as per TAMP Guidelines 2008. The apportionment of revenue requirements for the remaining activities of Storage and Miscellaneous items does not arise. The proposed upfront tariff Scale of Rates along with required definitions and conditionalities are suitably incorporated.

(ix). Proposed tariff collection for discharge of cargo through Electrically operated Hopper (per ton per hopper)

Sl. No	Commodity	Rate per ton per hopper (in ₹)	
		Foreign	Coastal
1	Dry Bulk Cargo	24.79	14.87

(x). **Performance Standards:**

The licensee shall meet both the following Performance standards:

- The Minimum guaranteed availability is 90% per mobile rubber tyred electrically operated hopper per month.
- The licensee shall fill one truck of 40 Tonnes capacity in twelve minutes using one hopper, if the truck are available for unloading.

4. The VOCPT has submitted the proposed Scale of Rates (SOR) and Performance standards along with its proposal.

5. In accordance with the consultative procedure prescribed, a copy of the VOCPT proposal dated 26 September 2016 was forwarded to the concerned users and prospective applicant (as suggested by VOCPT) for their comments. None of the users have furnished their comments till finalisation of this case. Maschinen Fabrik (India) Pvt. Ltd has vide its email dated 18 October 2016 has expressed its regret.

6. Based on the preliminary scrutiny of the proposal, it was observed that there are certain information gaps / deficiency in the proposal of VOCPT. The VOCPT was, therefore, vide our letter dated 31 October 2016 requested to furnish requisite information / clarification by 7 November 2016. The VOCPT has, subsequent to the joint hearing, furnished additional information / clarification vide its letter dated 16 November 2016 which is brought out in subsequent paragraph.

7. A joint hearing in this case was held on 1 November 2016 at the VOCPT premises. The VOCPT made a brief power point presentation of its proposal. At the joint hearing, the VOCPT and the concerned users/ organisation bodies / prospective bidders have made their submissions.

8.1. As agreed at the joint hearing, the VOCPT **was requested** vide our letter dated 8 November 2016 to take action on the few points:

- Furnish a Brief note regarding the main point raised by Sterlite Industries and Tuticorin Ship Agents Associations at the joint hearing about what happens to the existing hoppers of the Sterlite Industries and some of the existing users who have put in investment at the port for handling cargo.
- Port desired to Review and revise the Performance Standards. The VOPCT is requested to furnish the revised Performance Standards as agreed at the joint hearing.
- Examine the points raised by users at the joint hearing, as agreed by the port.

8.2. With reference to the point of action referred above, the VOCPT has vide its email dated 2 December 2016 furnished its written comments. A summary of the above action points and comments furnished by VOCPT thereon is tabulated below:

Sl. No.	Information / Clarification sought by us	Reply furnished by VPT
(i).	Furnish a Brief note regarding the main point raised by Sterlite Industries and Tuticorin Ship Agents Associations about what happens to the existing hoppers of the Sterlite Industries and some of the existing users who have put in investment at the port for handling cargo.	It is informed that Sterlite Industries and other ship agents are using their hoppers for discharging cargo. As discussed in the TAMP joint hearing meeting held on 1 November 2016, they might use their hoppers in other berths except VOC 3 rd and 4 th Berth.
(ii).	Port desired to Review and revise the Performance Standards. The VOPCT is requested to furnish the revised Performance Standards as agreed at the joint hearing.	The performance Standard is taken based on the technical specification of hopper and the performance standard of 12 minutes to fill the 40 Ton Truck is proposed.
(iii)	Examine the points raised by users at the joint hearing, as agreed by the port.	The issues raised by the users are that the size of the hopper design varies depending on the cargo. As replied in the joint hearing the bidder should ensure the hopper design capable for handling bulk cargos.

9.1. The VOCPT vide its letters dated 16 November 2016 and 2 December 2016 has furnished its response to the additional information / clarification sought by us vide our letter dated 31 October 2016. The summary of the additional information / clarification sought by us and reply furnished by the port is tabulated below:

Sl. No.	Additional information / clarification sought by us	Reply furnished by VOCPT
1.	<u>General</u>	
(i).	The VOCPT has in its proposal stated that the Board of Trustees of VOCPT accorded approval for the project in reference in the Board Meeting held on 31 May 2016. The VOCPT, therefore, to forward a copy of Board approval approving the subject proposal.	Copy of Minutes of the Board approval is furnished herewith.
(ii).	Furnish a copy of Feasibility Report.	No feasibility study was carried out by the port for this subject.
(iii).	The VOCPT has estimated 4 nos. of hoppers in one berth for cargo discharging operations. The VOCPT to justify the deployment of 4 nos. of hoppers in one berth.	Considering the number of hatches in the ship and no. of hooks for operation, 4 Nos. of hoppers are considered for one Berth to feed from 3 Nos. of Ship Gears and one No. of HMC.
(iv).	The VOCPT has considered the capital cost as per the budgetary offer of Unique Hydraulics and Industrial products (UHIP). The budgetary offer also contains the offer for operation and maintenance of the said equipment amounting to ₹31.97 crores for a period of 10 years i.e., ₹3.197 crores per year. As per the cost statement furnished by the VOCPT, the operational and maintenance cost excluding depreciation	(a). In the TAMP application submitted for computing operating cost the power cost, repairs & maintenance cost, Insurance, rent (license fee) and other expenses are considered as per the TAMP guidelines 2008. (b). As mentioned in the TAMP Joint Hearing held on 01 November 2016 for the fixation of upfront tariff of Hoppers, in the calculation of power cost 0.70 factor is included, since hoppers will not be utilized continuously for 365 days and based on the availability of

works out to ₹9.47 crores per year which is more than 3 times of the offer of UHIP. It is presumed that the port would have kept in view the above.	ships			
	(c). Hence the revised power cost is as below:			
	Sl. No.			Units
	(a).	Total Electrical Load of one hopper	175	KW
	(b).	Total electricity consumed by 4 hoppers per annum (4 Nos. of hopper x 175 KS x 24 Hours x 365 days x 0.7)	42,92,400	Units
	(c)	Current consumption of VOCPT during month of May 2016	9,09,771	Units
	(d).	Current consumption charges paid to Tamil Nadu Electricity during month of May 2016.	93,56,224	Rupees
	(e).	Per unit cost ₹ (Total Electricity charges paid / units consumed (d/c) plus overhead charges (levy ₹1.15 per unit and pension levy 6.5% on levy) i.e. 10.28+1.15+0.07-11.50	11.50	Rupees
(f).	Tonnage handled per annum in one berth [Capacity of tonnage handled per 120T HMC is 29,76,000 T and the capacity of 3 ship gears per annum (20 cycles/hr X 10T X 24 hrs X 0.7 X 3 X 365 days X	55,51,440	Ton	

			0.7)]										
		(g).	Electricity Unit per ton (b/f)	0.77	Units / ton								
		(h).	Power Cost (Tonnage handled per annum X unit per ton X per unit cost) (e*f*g)	4,91,58,001	Rupees								
		(d). In view of the above power cost, the proposed tariff collection for discharge of cargo through Electrically operated Hopper (per ton per hopper) is as below:											
		<table><tr><td>Sl. No</td><td>Commodity</td><td colspan="2">Rate per ton per hopper (In Indian ₹)</td></tr><tr><td>1</td><td>Dry Bulk Cargo</td><td>20.99</td><td>12.60</td></tr></table>				Sl. No	Commodity	Rate per ton per hopper (In Indian ₹)		1	Dry Bulk Cargo	20.99	12.60
Sl. No	Commodity	Rate per ton per hopper (In Indian ₹)											
1	Dry Bulk Cargo	20.99	12.60										
		Calculation sheet enclosed.											
2.	<u>Optimal capacity:</u>												
(i).	<p>The VOCPT has stated under the para relating to Optimal capacity (page no.9 of proposal) that it has considered the optimal capacity of HMC at 29.76 lakh tonnes per annum as approved by the Authority vide Order dated 23.07.2010 and the optimal capacity of 3 ship gears has been assessed at 25.75 lakh tonnes per annum aggregating to 55.51 lakh tonnes per annum. In this regard, the VOCPT to clarify the following:</p> <p>The VOCPT has, while assessing the Optimal capacity for 120T HMC, stated that the optimal capacity of 29.76 lakh tonnes per annum arrived by TAMP while approving the Upfront Tariff for the proposed upgradation of Mechanical Handling Infrastructure at Berths I to VI & IX of VOCPT vide Order dated 23 July 2010 has considered along with the capacity of 3 ship gears. In this regard, it is to inform that the handling rate of 12500 Tonnes/day considered in the tariff Order dated 23 July 2010 is for the 100T HMC. However, the HMC considered in the current proposal is 120T HMC. The VOCPT to consider the handling rate for 120T HMC as considered by the Authority in the Order no. TAMP/40/2015-VOCPT dated 18</p>	<p>Optimal capacity `29.76 lakhs Tonnes is considered for calculation as per the tariff order approved by the authority vide Order dated 23 July 2010, since the Authority vide order dated 19 January 2012 specified that the upfront tariff prescribed in 23 July 2010 will hold good for induction of HMC 120 T subject to annual indexation hence it means it does not require any modification in the optimal capacity of 100T VIZ a VIZ 120T HMC.</p> <p>Subsequently, the VOCPT has modified the optimal capacity considered by it for HMC 15,000 MT in line with the output per day considered by the Authority in the project evacuation of cargo in IX Berth vide order dated 18 October 2015 and furnished the revised calculation of the proposed tariff.</p>											

	August 2015 and modify the capacity.	
(ii).	As per the tariff policy guidelines 2008, the handling norms for handling of Food grains and Fertilisers is 10000 tonnes/day for vessels of more than 30000 Tons parcel size and 7500 tons/day for lower parcel size; and, for Coal, Lime, stone, minerals etc., the handling rate is 10000 Tons/day. In this regard, the VOCPT to	Vessels arrived in the 3 rd & 4 th Berth are of more than 30,000 Tons parcel size.
(a).	Confirm that the vessel proposed to be handled are of more than 30000 Tons parcel size.	
(b).	Confirm that the vessels berthing at 3 rd and 4 th berth will be 3 ship gear vessels and will utilise the proposed Hopper facility of 4 nos.	
(c).	Clarify whether the handling rate in respect of Fertilisers, Coal, lime stone, minerals etc. and other cargos like Iron Ore, Peas (yellow) and Salt is same.	
3.	<u>Capital Cost:</u>	
(i).	The VOCPT has considered the capital cost of each hopper at ₹396.00 lakhs plus 14.5% VAT. As per the documentary evidence (Budget Offer) dated 21 May 2016 furnished by the VOCPT, the validity of the Budget Officer is 120 days. However, as per the Sl. No. v(b)(ii) of Checklist of documents, the period to which the unit rate of and equipment cost pertains is mentioned as "February 2016". The VOCPT, therefore, to confirm that the capital cost estimated by the VOCPT reflects current market position.	The period to which the unit rate of and equipment cost pertains is for "May 2016" and the capital cost reflects current market position.
(ii).	The VOCPT has considered the VAT @ 14.5% of the cost of Hopper and accordingly, the same is included in the Capital Cost of Hopper. The VOCPT to clarify whether VAT exemption will be available on the CENVAT scheme. If so, the VOCPT may suitably modify (reduce) the estimate of Capital Cost.	Regarding the availing of VAT exemption on CENVAT scheme, the same depends on the eligibility and choice of successful bidder in implementation of the project. The same could not be foreseen now by port. Hence, the VAT 14.5% included in capital cost may be considered by the authority.
(iii).	The VOCPT had earlier considered ₹173.00 lakhs towards cost of one hopper in its proposal dated 30 January 2016 filed for fixation of Reference tariff for mechanised evacuation system from coal yard to marshalling yard through conveyor and wagon loading system at the marshalling yard on license basis for 10 years period which culminated into Order No. TAMP/13/2016-VOCPT dated 30 March 2016. However, in the current proposal the VOCPT has estimated the cost of one Hopper at ₹396 lakhs. The	The hopper considered in this proposal is rubber tyred mobile electrically operated with dust suppression system, whereas in the project of mechanised evacuation system from coal yard to marshalling yard through conveyor and wagon loading system at the marshalling yard, there are 1 No. of fixed ground hopper. Hence, the two types of hoppers are different.

	VOCPT, therefore to justify the wide variation in the estimate of the capital cost of the Hopper.	
4.	<u>Operating Cost</u>	
	The VOCPT has considered the unit power cost at ₹11.50 for estimation of power cost. VOCPT to furnish the copy of electricity bill of latest three months in support of the unit rate adopted by VOCPT.	The copy of the latest three months electricity bills are enclosed herewith.
5.	<u>Proposed SOR:</u>	
(i).	The Authority has passed common adoption Orders, vide Order No.TAMP/53/2015-VOCPT dated 26 November 2015 and 10 June 2016 relating to provision prescribed for System of classification of vessel for levy of Vessel Related Charges (VRC) and Criteria for levy of Vessel Related Charges and Concessional Coastal rate for coastal cargo for all Major Port Trusts and BOT operators thereat. It is, however, seen that the VOCPT has not correctly included the provisions stipulated in the proposed SOR. The VOCPT to incorporate the same in the SOR and to consider the impact, if any, in the revenue estimates.	<p>The authority may kindly include following:</p> <p><u>System of classification of vessel for levy of Vessel Related Charges (VRC)</u></p> <p>(a). A foreign going vessel of Indian flag having a General Trading Licence can convert to coastal run on the basis of a Customs Conversion Order. Such vessel that converts into coastal run based on the Customs Conversion Order at her first port of call in Indian Port, no further custom conversion is required, so long as it moves on the Indian Coast.</p> <p>(b). A Foreign going vessel of foreign flag can convert to coastal run on the basis of a License for Specified period or voyage issued by the Director General of Shipping and a custom conversion order."</p> <p><u>Criteria for levy of Vessel Related Charges (VRC) at Concessional Coastal rate and foreign rate</u></p> <p>(a). In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load port from the time the vessel starts loading coastal goods.</p> <p>(b). In cases of such conversion coastal rates shall be chargeable till the vessel completes discharging operations at the last call of India Port; immediately thereafter, foreign going rates shall be chargeable by the discharge port.</p> <p>(c). For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal licence from the Director General of Shipping, no other document will be required to be entitled to coastal rates.</p> <p><u>Criteria for levy of Cargo Related Charges (CRC) at Concessional Coastal rate</u></p> <p>(a). Foreign going Indian Vessel having General Trading License issued for 'worldwide Handling Charges (HC) i.e. ship to shore transfer and transfer from/to quay to / from storage yard including wharfage in the following scenario:</p> <p>(i). Converted to coastal run and carrying coastal</p>

		<p>cargo from any Indian Port and destined for any other Indian Port.</p> <p>(ii). Not converted* to coastal run but carrying coastal cargo from any Indian Port and destined for any other Indian Port.</p> <p>* The Central Board of Excise and Customs Circular no. 15/2002-Cus. Dated 25 February 2002 allows carriage of coastal cargo from one Indian port to another port in India, in Indian flag foreign going vessels without any custom conversion.</p> <p>(b). In case of a Foreign flag vessel converted to coastal run on the basis of a License for Specified period or voyage issued by the Director General of Shipping, and a Custom Conversion Order, the coastal cargo / container loaded from any Indian Port and destined for any other Indian Port should be levied at the rate applicable for coastal cargo / container”.</p>
(ii).	A general note governing application of Wholesale Price Index (WPI) based indexation factor is also to be prescribed in the proposed draft Scale of Rates.	<p>The authority may kindly include the general note:-</p> <p>GENERAL NOTE :</p> <p>The tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2017 and 1 January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year.</p>
	The concession proposed for coastal cargo is not captured in the unit rate for foreign cargo, which may be captured so that the operator will be able to realize the estimated ARR.	As the cargo proposed to be handled by hopper is foreign cargo and also coastal cargo to be handled in coastal rate, the coastal cargo not captured in the unit rate proposed.
(iv).	The ratio of foreign cargo and coastal cargo may also be furnished.	The entire cargo handled is foreign cargo.
6.	<u>Performance Standards:</u>	
	The proposal in reference does not involve trucks. However, one of the Performance Standards proposed by the VOCPT is that the Licensee shall fill 1 truck of 40 T capacity in 12 minutes using 1 hopper, if the truck is available for unloading. The VOCPT to explain the relevance of inclusion of 40T truck in the performance standard.	Normally 40 Ton, 20 Ton, 25 Ton trucks are available for transporting cargo. In order to design a hopper by the licensee the parameter to fill a 40 ton truck in 12 minutes is included.

9.2. As stated earlier, the VOCPT has, vide its email dated 2 December 2016, while furnishing its comments on the points of action decided at the joint hearing, furnished the revised cost statement duly modifying the optimal capacity to 6.41 MMTPA as against 5.55 MMTPA and per unit consumption of power at 0.67 per unit/ tonne as against 0.77 per unit/ tonne in the revised proposal dated 16 November 2016.

9.3. A summary of the cost position and proposed tariff as per the revised cost statement for discharge of cargo through electrically operated 120T Hopper (per ton per hopper) is as follows:

Summary of cost statement:

Sl. No.	Particulars	Amount
1.	Optimal Capacity in tonnes	67,04,940
2.	Operating Cost	873,69,594
3.	Return on Capital Cost @ 16%	304,69,824
4.	Total Annual Revenue Requirement	1178,39,418

Proposed tariff:

Sl. No.	Commodity	Rate per tonne per hopper (in ₹)	
		Foreign	Coastal
1.	Dry Bulk Cargo	18.39	11.03

10. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

11. With reference to totality of the information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i). The proposal is to fix reference tariff for "Design, Supply, Installation, Testing, Commissioning and Maintenance of mobile rubber tyred electrically operated hopper for a period of 10 years on Revenue Share basis at VOCPT. To avoid dust emanation from cargo handling operation of dusty cargo and to arrest spillage of dusty cargo on wharf and contain environmental pollution, 8 number of 120 Tonnes electrically operated rubber tyred mobile eco Hoppers are proposed to be deployed for berth nos.III and IV on revenue share basis. The hopper top opening size shall be designed by the operator suitably for HMC/Wharf crane of 120T & ship gears. The Hoppers shall be capable of handling the cargos like copper concentrate, coal, sulphur, rock phosphate, lime stone, gypsum, Urea, MOP, DAP fertiliser raw material, Limonite Garnet sand etc. Dust suppression system to be provided in each hopper will suppress the nuisance of dry bulk cargo and check the wastage of dry bulk cargo in the form of airborne particles. The capacity of the hoppers with vibrators shall be so designed that there is unrestricted flow of wet cargo. The hopper shall be self-container, motorized for open and close, complete with feeder gate with rack and pinion arrangement. The hopper shall be provided with storm anchor mechanism and also mechanical clamps to keep them stationary and rigid during the discharge of cargo.
- (ii). The revised cost calculation filed by VOCPT dated 2 December 2016 along with the information / clarification furnished by VOCPT during the processing of the case in reference are considered in this analysis.
- (iii). Clause 2.4 of the tariff guidelines of 2013 stipulates that if in the view of the Major Port Trust, the tariff determined for a particular commodity under 2008 guidelines at that Major Port Trust or any other Major Port Trust is not a representative Reference Tariff for that commodity, then the Major Port is free to approach this Authority with a proposal to fix Reference Tariff under 2008 guidelines for the project giving detailed and sufficient justification.

The proposal in reference is for fixation of reference tariff to implement the project of "Design, Supply, Installation, Testing, Commissioning and Maintenance of mobile rubber tyred electrically operated hopper for a period of 10 years on Revenue Share basis. Upfront tariff approved by this Authority is available for handling of coal terminal/ dry bulk terminal for the entire movement of cargo i.e. from ship to shore, shore to yard and yard to truck/ wagon. No upfront tariff is, however, available for only one leg of operation i.e. transfer of cargo from ship to berth through hoppers envisaged in this project. That being so, the proposal is seen to

have been filed by the VOCPT under 2013 guidelines by following the principles of 2008 guidelines. Since no feasibility study was carried out by the port as reported by the port, feasibility report has not been prepared for this subject. The proposal of the VOCPT has the approval of its Board of Trustees.

- (iv). Before proceeding ahead with analysis of this case, it is relevant here to state that the tariff guidelines of 2008 for upfront tariff fixation prescribe norms/ guidelines for dedicated facilities such as coal, iron ore, container, liquid handling terminal and multipurpose cargo terminal. The guidelines of 2008 for upfront tariff fixation do not prescribe any exclusive norms / guidelines for one leg of operation i.e., mechanization of evacuation of cargo from Ship to wharf through hoppers envisaged in this project.

It is, however, seen that norms considered by the port for estimating the operating cost is based on the norms prescribed in the 2008 upfront tariff guidelines for the Multipurpose cargo terminal as the proposed facility is seen to be for handling of various dry bulk cargos at berth nos.III and IV. The VOCPT anticipates that other dry bulk cargo like copper concentrate, coal, sulphur, rock phosphate, lime stone, gypsum, Urea, MOP, DAP fertiliser raw material, Limonite Garnet sand etc. may be handled. However, the VOCPT has considered the norm prescribed for estimation of Repairs & Maintenance Cost at 7% on capital cost prescribed for coal terminal. Since various dry bulk cargos envisaged to be handled through the proposed facility, adoption of norms prescribed in the guidelines for multipurpose terminal for the purpose of estimation of operating is considered. In the absence of any specific norms prescribed in the 2008 guidelines for hoppers and in view of urgency expressed by the VOCPT for seeking reference tariff for this project, the approach adopted by VOCPT of adopting the norms prescribed in the 2008 upfront tariff guidelines for a multipurpose terminal to the extent relevant to arrive at the reference tariff for this project is relied upon.

- (v). Optimal Capacity:

As brought out in the previous paragraphs relating to the factual position, the optimal capacity assessed by the VOCPT for this project in the original proposal dated 26 September 2016 is 5.55 MTPA based on the optimal capacities assessed for one 120T HMC plus three shipgears. For assessing the optimal capacity of 5.55 MTPA for one 120T HMC plus three shipgears, the VOCPT has stated to have considered the optimal capacity assessed in the Tariff Order dated 23 July 2010 for one HMC at 29.76 lakh tonnes and the optimal capacity assessed for three Ship gears at 25.75 lakh tonnes.

In the final revised proposal, the VOCPT has increased the optimal capacity from 5.55 MTPA to 6.41 MTPA based on the modification in the computation of the optimal capacity of one HMC, which is discussed in the following paragraphs.

- (a). Handling rate (per day) by HMC:

This Authority vide Order No. TAMP/40/2015-VOCPT dated 18 August 2015 has approved reference tariff for mechanisation of cargo evacuation from Berth No.IX to interim stock yard at VOCPT for standard HMC of 120 Tonnes considering handling rate for dry bulk cargo at 15000 T / day. The adopted productivity of 120T HMC is based on the productivity norms proposed by it and approved by this Authority in the Order No.TAMP/40/2015-VOCPT dated 18 August 2015.

That being so, the optimal capacity of 1 HMC of 120T assessed at 38,32,500 (i.e. 15,000T/day x 365 x 70%) by the VOCPT is considered.

- (b). Handling rate (per day) by Ship gear:

In addition to one HMC, in order to achieve improved productivity, three ship gears are also envisaged at berth no. III and IV for transfer of cargo from ship to shore through hoppers. The VOCPT has considered the capacity of a ship gear at 3360 Tonnes /day considering 20 cycles/ hr / ship gear, with handling rate of 10 tonnes per cycle (i.e. 20 cycles/hr x 10T x 24 hours x 70%) = 3360 tonnes/ day/ ship gear. The productivity of shipgears is based on the productivity norms proposed by it and approved by this Authority in the Order No.TAMP/40/2015-VOCPT dated 18 August 2015 disposing of the proposal filed by the VOCPT for fixation of reference tariff for mechanisation of cargo evacuation from Berth No.IX to interim stock yard at VOCPT. In the absence of any specific norms available for ship gears, the handling rate

considered by the port which was approved by this Authority is relied upon and considered. That being so, for three ship gears, the port has assessed the handling rate of 10080 tonnes / day (i.e. 3360 T/ day/ ship gear * 3 ship gears), which works out to 25,75,440 tonnes per annum. The said optimal capacity furnished by the VOCPT is considered.

- (c). Thus, the total optimal capacity of 1 HMC plus 3 ship gears assessed by the VOCPT is 64,07,940 tonnes (i.e. 38,32,500 tonnes + 25,75,440 tonnes).

(vi). Capital Cost:

- (a). The capital cost of each hopper estimated by the VOCPT is ₹453.42 lakhs. The estimate of capital cost is inclusive of VAT estimated at ₹57.42 lakhs. Miscellaneous capital cost at 5% of the capital cost i.e., ₹90.68 lakhs is also estimated as per norms prescribed in the 2008 guidelines.

(b). Equipments:

In the mechanised evacuation system envisaged in this project, dry bulk cargo handled by the HMC / ship gears will be dumped into hoppers and then directly discharged to trucks. The port has proposed 4 Nos. of hoppers of 120 T per berth reported to be electrically operated, dust suppression system and safety system as part of the equipment cost. As stated earlier, there are no norms prescribed in the guidelines for one single leg of operation for cargo transfer from ship to direct discharge to trucks through hoppers. In the absence of any norms for this kind of project, the list of items included in the equipment cost may have to be relied upon and considered as estimated by the VOCPT.

To a specific query regarding inclusion of VAT in the Capital Cost of Hopper in spite of option available for claiming relief under CENVAT scheme, the VOCPT has stated that the availment of VAT under CENVAT scheme depends on the eligibility and choice of successful bidder in implementation of the project and the same could not be foreseen now by port. Since the availment of VAT paid under CENVAT scheme is available for all the bidders, the VAT portion estimated by the VOCPT is excluded.

The capital cost for equipment is substantiated with budgetary offer. Hence, the total equipment cost as estimated by the VOCPT subject to exclusion of taxes (VAT) considered by the VOCPT is relied upon in the analysis.

- (d). The tariff guidelines of 2008, prescribe a norm for estimating miscellaneous capital cost at 5% of the capital cost and accordingly, miscellaneous capital cost of ₹79.20 lakhs on the total capital cost of ₹1584 lakhs based on the norms prescribed in the 2008 tariff guidelines is considered in estimation of capital cost.

- (e). Based on the above, the total capital cost of ₹1663.20 lakhs is considered as against ₹1904.36 lakhs estimated by the VOCPT is considered.

- (vii). The VOCPT has calculated the return on capital employed at 16% of the estimated capital cost, as prescribed in the guidelines.

(viii). Operating cost:

The operating cost estimated by the VOCPT is discussed hereunder:

(a). Power cost:

The VOCPT had earlier estimated power consumption at 1.10 units per tonne based on the power consumption of 175 kw for each Hopper for 365 days at 24 hours working [175 kwX24 hrX365X4 Hopper = 61,32,000 units. 61,32,000 / 55,51,440 = 1.10] in the original proposal. In the final revised proposal, the consumption of power is reduced to 0.67 unit/ tonne by spreading 64,07,940 units being the revised optimal capacity. The port has stated it has considered a factor of 70% while arriving the power consumption per unit stating the hoppers will not be utilized continuously for 365 days and based on the availability of ships. The power consumption per tonne at 0.67 units per tonnes considered by the VOCPT is relied upon. [61,32,000 / 64,07,940 X0.70=0.67]

The VOCPT has considered the unit rate of power at ₹11.50 per unit based on the consumption charges of May 2016 comprising of actual power charges @ ₹10.28 per unit and overhead charges at ₹1.15 per unit and ₹0.07 towards pension levy at 6.5%. $[\text{₹}10.28+1.15+0.07=11.50]$

At our request, the VOCPT has furnished the copies of electricity bills with respect to August 2016 to October 2016 as documentary evidence and according to October 2016 bill, the per unit rate is ₹9.78/ unit. Further, this Authority has approved the proposal of VOCPT for Overhead charges @ ₹1.47 per unit for supply of electricity and dispensed off the pension fund levy while disposing of the proposal filed by the VOCPT for general revision of Scale of Rates.

As regards to pension fund levy estimated on the power consumption by the VOCPT in the unit power cost, it is relevant here to mention here that the pension fund levy approved by this Authority vide Order No.TAMP/47/2012-VOCPT in the general revision of the Scale of Rates of VOCPT was for limited purpose to enable the VOCPT meet the shortfall in Pension fund liability. However, the VOCPT has proposed to dispense with the Pension fund levy as per 2015 Guidelines and the same was approved by this Authority vide Order No.TAMP/29/2016-VOCPT dated 17 September 2016. That being so, the component of Pension fund levy considered by VOCPT in the estimation of power consumption is excluded in the revised cost statement prepared by us. Subject to above, the revised power cost per unit comes to ₹11.25 ($\text{₹}9.78+8+\text{₹}1.47=11.25$) as against ₹11.50 as estimated by VOCPT.

In the light of the above analysis, the total power cost comes to ₹483.00 lakhs as against ₹504.47 lakhs estimated by the VOCPT.

- (b). Repairs and maintenance cost is estimated by VOCPT at 7% on mechanical equipment cost, which appears to have been adopted from the norm prescribed in the guidelines for coal terminal. As stated earlier, there are no norms prescribed in 2008 guidelines for the facility proposed by the VOCPT. Recognising that the proposed facility for transfer of cargo from ship to direct discharge to trucks through hoppers, the estimates of Repairs and maintenance cost adopting the norms prescribed for multipurpose cargo terminal is considered in the absence of any specific norms for the facility proposed as against norms considered for coal terminal by the VOCPT. Accordingly, Repairs and maintenance cost is considered at 5% on mechanical equipment cost, as prescribed for the multipurpose berth.
- (c). Insurance cost is estimated at 1% of the gross fixed assets and other expenses are estimated at 5% of the gross value of fixed assets by VOCPT, which are in line with the norms prescribed in the guidelines for a multipurpose berth.
- (d). Depreciation, as per the guidelines, should be calculated following the depreciation rates as per Straight Line Method (SLM) prescribed in the Companies Act. The VOCPT has calculated depreciation @ 6.33% on the equipment cost in the cost statement filed by it along with its proposal, which are in line with the norms prescribed in the guidelines and hence considered as estimated by the VOCPT.
- (e).
 - (i). The guidelines for upfront tariff fixation stipulate that licence fee for port land is to be estimated based on the rates prescribed in the Scale of Rates of the respective Major Port Trusts.
 - (ii). Licence fee has been estimated by the port in respect of 77 sq. mtr. for each Hopper proposed to be allotted under this project. The VOCPT has adopted the rate of licence fee at ₹362.76 per sq. mtr. as per the rates applicable as per the prevailing Scale of Rates.
- (f). The total operating cost based on the above analysis works out to ₹772.35 lakhs as against ₹873.70 lakhs estimated by the VOCPT. The change in the operating cost is due to the exclusion of the pension levy fund in the estimation of the power consumption cost and difference in repairs & maintenance cost and exclusion of VAT in the capital cost for reasons stated in the preceding paragraphs.
- (ix). The cost statement for fixing Reference tariff submitted by VOCPT is modified in line with the above analysis. A copy of the statement is attached as **Annex - I**.

- (x). (a). The total Annual Revenue Requirement (ARR) works out to ₹1038.46 lakhs, which is an aggregate of operating cost (₹772.35 lakhs) and 16% return on capital cost (₹266.11 lakhs), as against the Annual Revenue Requirement estimated by the port at ₹1178.39 lakhs.
- (b). The VOCPT has stated that the scope of work is limited to transfer of cargo from ship to direct discharge to trucks through hoppers on berth no. III and IV. Hence, the cargo handled through the above operation does not attract storage activity. Therefore, the port has envisaged recovery of the entire assessed ARR from the optimal capacity of the facility by way of one tariff item only i.e. handling charge.
- Accordingly, considering the modified ARR at ₹1038.46 lakhs and the optimal capacity of 64,07,940 tonnes, the rate works out to ₹16.21 per tonne (₹1038.46 lakhs/64,07,940 tonnes).
- (c). The VOCPT has stated that the entire optimal capacity of dry bulk cargo viz., copper concentrate, coal, sulphur, rock phosphate, lime stone, gypsum, Urea, MOP, DAP fertiliser raw material, Limonite Garnet sand etc. envisaged for this project are foreign cargo. If any of the vessel carrying coastal cargo is forthcoming and berthed, the coastal rate is required and hence the rate is proposed for coastal cargo. In view of submissions made by the port, coastal rate is prescribed at 60% of the foreign rate, as proposed by the port for dry bulk cargo other than thermal cargo complying with the Government policy of coastal concession. The VOCPT is of the view that if there is coastal cargo in future, one berth will be dedicated to handle coastal cargo.
- (xi). It is relevant to state here that this Authority in view of the clarification sought by the VOCPT regarding levy of concessional charges for coastal cargo/ container has passed an Order No.TAMP/53/2015-VOCPT dated 29 September 2015 based on the recommendations of Directorate General (DG) Shipping. The provisions approved in the said Order were further amended vide Order No.TAMP/53/2015-VOCPT dated 26 November 2015. The said Order passed is for common adoption by all the Major Port Trusts. However, subsequent to the said Order, the DG Shipping vide its letter no.SD-9CHART(309)/2016 dated 20 May 2016 has issued further clarification on the provision approved in the 26 November 2015 Order. This Authority has accordingly passed a clarificatory Order slightly amending the provision prescribed in para 9A(ii) and 10(ii) of the Order dated 26 November 2015. To a specific query in this regard, the VOCPT has requested to include the provisions prescribed in the Order dated 26 November 2015. Accordingly, as requested by the VOCPT, the provisions prescribed in the Order dated 26 November 2015 are incorporated.
- (xii). The VOCPT has not incorporated a general condition that users will not be required to pay charges for delays beyond reasonable level attributable to BOT operator in line with similar prescription in the upfront/ reference tariff schedule in other Major Port Trusts including VOCPT. The said condition is a general condition to protect the interest of users for delays beyond reasonable level attributable to BOT operator irrespective of the unit of levy. That being so, the said condition is prescribed in the reference tariff schedule in the instant case and is in line with the prescription in the upfront/ reference tariff schedule in other Major Port Trusts including VOCPT.
- (xiii). The VOCPT has not proposed a general note relating to indexation factor for automatic adjustment every year giving the base WPI occurring between January and relevant year to be considered for such indexation. Since the cost estimates considered in the reference tariff calculation are based on the market rate pertaining to the year 2016, it is found appropriate and relevant to prescribe the base WPI to be considered for automatic adjustment every year as 1 January 2016. Thus, accordingly, the note in this regard is incorporated in the reference tariff Schedule.
- (xiv). Clause 2.2 of the revised tariff guidelines of 2013 requires this Authority to prescribe the Reference Tariff along with the Performance Standards. Though the revised guidelines of 2013 do not require this Authority to go into the Performance Standards proposed by the port it is not unreasonable to assume that the ports would propose reasonable and achievable Performance Standards. The port has proposed Performance Standards in terms of (a). Minimum guaranteed availability is 90% per mobile rubber tyred electrically operated hopper

per month; and, (b). The Licensee shall fill one truck of 40T capacity in twelve minutes using one hopper, if the truck are available for unloading.

To a specific query with regard to relevance of inclusion of 40T truck in the performance standard, the VOCPT has stated that normally 40 Ton, 20 Ton and 25 Ton trucks are available for transporting cargo. In order to design a hopper by the licensee the parameter to fill a 40Ton truck in 12 minutes is included. However, the VOCPT has not proposed to ignore this parameter.

It is also relevant here to mention that the Sterlite Industries (SI) has also opined that the performance standard of loading 40T truck in twelve minutes cannot be achieved and the performance standard needs to be reviewed. However, the VOCPT has not furnished its comments on the comments of SI. The Performance Standards as proposed by the Port are prescribed.

- (xv). The Tuticorin Ship Agents Association (TSAA) has sought clarification on whether the hopper of users will be allowed stating that huge investment has already been made by them. In this regard, the VOCPT has clarified that no private hopper operators will be allowed to deploy their hoppers at berth nos.III and IV. The VOCPT has also stated that there is no restriction to the hoppers owned by the existing users at the berths i.e., V, VI and IX.
- (xvi). The Sterlite Industries (SI) has also sought clarification on the investment made by them on hoppers. The SI has also stated various cargos have different density and moisture level and port should take care. In this regard, the VOCPT has stated that the SI can use the hoppers owned by it on the other berths of the Port.
- (xvii). (a). If there is any error apparent on the face of record considered, the VOCPT may approach this Authority for review of the reference tariff fixed, prior to completion for bidding process of the project giving adequate justification / reasoning within 30 days from the date of notification of the Order in the Gazette of India.
(b). The VOCPT may also, for any other justifiable reasons, approach this Authority for review of the reference tariff fixed prior to completion of bidding process of the project giving adequate justification / reasoning within 30 days from the date of notification of the Order in the Gazette of India.

12.1. Subject to above analysis, the Reference Tariff Schedule and the Performance Standards as proposed by the port are attached as **Annex - II** and **Annex - III** respectively.

12.2. In the result, and for the reasons given above, and based on application of mind, this Authority approves the Reference Tariff Schedule to implement the project Design, Supply, Installation, Testing, Commissioning and Maintenance of mobile rubber tyred electrically operated hopper for a period of 10 years on Revenue Share basis at VOCPT and notifies it along with the Performance Standards.

13.1. As per clause 2.5 of the Revised Tariff Guidelines 2013, the Reference Tariff and Performance Standards notified by this Authority shall be mentioned in the bid document and subsequently in the Concession Agreement. Accordingly, the VOCPT is advised to incorporate the Reference Tariff and Performance Standards, in the bid document and subsequently in the Licence Agreement.

13.2. From the date of Commercial Operation (CoD) till 31st March of the same financial year, the tariff would be limited to the indexed Reference Tariff relevant to that year, which would be the ceiling. The aforesaid Reference Tariff shall be automatically revised every year based on an indexation as provided in para 2.2 of the tariff guidelines of 2013 which will be applicable for the entire licence period.

However, the Licensee would be free to propose a tariff along with Performance Standards (the "Performance Linked Tariff") from the second year of operation onwards, over and above the indexed Reference Tariff for the relevant financial year, at least 90 days before the 1st April of the ensuing financial year. Such Performance Linked Tariff shall not be higher than 15% over and above the indexed Reference Tariff for that relevant financial year (and this will be the Tariff Cap). The Performance Linked Tariff would come into force from the first day of the following financial year and would be applicable for the entire financial year.

13.3. The proposal shall be submitted to TAMP along with a certificate from the independent engineer appointed under the Licence Agreement of the Project indicating the achievement of Performance Standards in the previous 12 months as incorporated in the Licence Agreement or for the actual number of months of operation in the first year of operation as the case may be.

13.4. On receipt of the proposal, TAMP will seek the views of the Major Port Trust on the achievement of Performance Standards as outlined in para 5 of the tariff guidelines of 2013, within 7 days of receipt.

13.5. In the event of Licensee not achieving the Performance Standards as incorporated in the Licence Agreement in previous 12 months, TAMP will not consider the proposal for notifying the Performance Linked Tariff for the ensuing financial year and the Licensee shall be entitled to only the indexed Reference Tariff applicable for the ensuing financial year.

13.6. After considering the views of the Major Port Trust, if TAMP is satisfied that the Performance Standards as incorporated in the Licence Agreement have been achieved, it shall notify the performance linked tariff by 15th of March to be effective from 1st of April of the ensuing financial year.

13.7. While considering the proposal for Performance Linked Tariff, TAMP will look into the Performance Standards and its adherence by the Licensee. TAMP will decide on the acceptance or rejection of the Performance Linked Tariff proposal based on the achievement or otherwise of the Performance Standards by the Licensee. Determination of indexed Reference Tariff and Performance Linked Tariff will follow the illustration shown in the Appendix attached to the tariff guidelines of 2013.

13.8. From the third year of operation, the Performance Linked Tariff proposal from the Licensee shall be automatically notified by TAMP subject to the achievement of Performance Standards in the previous 12 months period as certified by the Independent Engineer. The Licensee, for the Performance Linked Tariff from the third year onwards, will submit the Performance Linked Tariff proposal along with the achievement certificate from the independent engineer by 1st March and TAMP shall notify by 20th March, the Performance Linked Tariff to be effective from the ensuing financial year.

13.9. As stipulated in Clause 6.2 of the revised 2013 guidelines, in the event any user has any grievance regarding non-achievement by the Licensee of the Performance Standards as notified by this Authority, he may prefer a representation to this Authority which, thereafter, shall conduct an inquiry into the representation and give its finding to the VOCPT. The VOCPT will be bound to take necessary action on the findings as per the provisions of the respective Licence Agreement.

13.10. As stipulated in Clause 6.3.1 of the revised 2013 guidelines, within 15 (fifteen) days of the signing of the Licence Agreement, the concerned operator will forward the Licence Agreement to this Authority which will host it on its website.

13.11. As stipulated in clause 6.3.2 of the revised 2013 guidelines, the Licensee shall furnish to this Authority quarterly reports on cargo traffic, ship berth day output as well as the tariff realized for each berth. The quarterly reports shall be submitted by the PPP operator within a month following the end of each quarter. Any other information which is required by this Authority shall also be furnished to them from time to time.

13.12. As stipulated in clause 6.3.3 of the revised 2013 guidelines, this Authority shall publish on its website all such information received from PPP operator. However, this Authority shall consider a request from the Licensee about not publishing certain data / information furnished which may be commercially sensitive. Such requests should be accompanied by detailed justification regarding the commercial sensitiveness of the data/ information in question and the likely adverse impact on their revenue/ operation of upon publication. This Authority's decision in this regard would be final.

13.13. As per clause 3.8.5 of the guidelines, if any question arises requiring clarifications or interpretation of the Scale of Rates and the statement of conditionalities, the matter shall be referred to this Authority and its decision in this regard will be binding on the operator.

13.14. The performance norms for the project should be clearly brought out in the bid documents. The Licensee is expected to perform at least at the performance norms brought out in the bid document/ Licence agreement.

13.15. The actual performance of the Licensee will be monitored by this Authority. If any complaint regarding quality of service is received, this Authority will enquire into such allegation and forward its findings to the VOCPT. If any action is to be taken against the operator, the VOCPT shall initiate appropriate action in accordance with the provisions of the relevant Licence Agreement.

T. S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT III/4/Exty./370/16/143]

Annex-I

COST STATEMENT FOR FIXATION OF REFERENCE TARIFF TO IMPLEMENT DESIGN, SUPPLY, INSTALLATION, TESTING, COMMISSIONING AND MAINTENANCE OF MOBILE RUBBER TYRED ELECTRICALLY OPERATED HOPPER FOR A PERIOD OF 10 YEARS ON REVENUE SHARE BASIS AT V. O. CHIDAMBARANAR PORT TRUST

(Rs. In Lakhs)

Sr. No.	Particulars	Estimates by VOCPT in its proposal dated 26.09.2016	Estimates by VOCPT in its proposal dated 16.11.2016	Estimates by VOCPT in its revised proposal dated 02.12.2016	As considered by TAMP
I	<u>Optimal capacity</u>				
	<u>Handling rate of HMC and Ship Gears:</u>				
(a).	<u>Handling rate of HMC</u>				
(i).	Handling rate of HMC as per Standard Norms for 100Tonne HMC (Tonnes/day)	12,500	12,500	12,500	12,500
(ii).	Handling rate for 120-T HMC (Tonnes/day)	12,500	12,500	15,000	15,000
(iii).	Optimal capacity - 1 HMC (Tonnes/annum)	29,76,000	29,76,000	38,32,500	(12500/100) x 120 38,32,500
		(12500 tonnes/day / (24hrs*70%)*4000 hrs)	(12500 tonnes/day / (24hrs*70%)*4000 hrs)	(12500 tonnes/day / (24hrs*70%)*4000 hrs)	(15000 tonnes/day*365 days*70%)
(b)	<u>Handling rate of Ship Gears:</u>				
(i).	Handling rate of Ship Gears (Tonnes/day)	3,360	3,360	3,360	3,360
		(20 cycles/hr x 10T x 24 x 70%)	(20 cycles/hr x 10T x 24 x 70%)	(20 cycles/hr x 10T x 24 x 70%)	(20 cycles/hr x 10T x 24 x 70%)
(ii).	Handling rate for 3 Ship Gears (Tonnes/day)	10,080	10,080	10,080	10,080
(iii).	Optimal capacity - 3 Ship Gears (Tonnes/annum)	25,75,440	25,75,440	25,75,440	25,75,440
(c).	Total Optimal Capacity of 1 HMCs and 3 Ship Gears (Tonnes/annum)	55,51,440	55,51,440	64,07,940	64,07,940
(d).	Optimal Capacity [in Million Tonnes per Annum(MTPA)]	5.55	5.55	6.41	6.41
II	<u>Capital Cost of Hoppers</u>	Rs. In Lakhs	Rs. In Lakhs	Rs. In Lakhs	Rs. In Lakhs
(a).	[(4 Nos. of hopper X Rs 3,96,00,000) + VAT 14.5%]	1,813.68	1,813.68	1,813.68	1,584.00
(b).	Miscellaneous cost @ 5%	90.68	90.68	90.68	79.20
		(5% * Rs.1813.68 lakhs)	(5% * Rs.1813.68 lakhs)	(5% * Rs.1813.68 lakhs)	(5% * Rs.1584 lakhs)
(c).	Total Capital Cost (a+b)	1,904.36	1,904.36	1,904.36	1,663.20
III	<u>Operating Cost</u>	Rs. In Lakhs	Rs. In Lakhs	Rs. In Lakhs	Rs. In Lakhs
(a).	<u>Power Cost</u>	702.26	491.58	504.47	483.00
		(55,51,440 tonnes * 1.1 unit/tonne * Rs.11.5/unit)	(55,51,440 tonnes * 0.77 unit/tonne * Rs.11.5/unit)	(55,51,440 tonnes * 0.67 unit/tonne * Rs.11.5/unit)	(64,07,940 tonnes * 0.67 unit/tonne * Rs.11.25/unit)
(b).	<u>Repair & Maintenance</u>				
(i).	Mechanical Assets	133.31	133.31	133.31	83.16

		(7% * Rs 1904.36 lakhs)	(7% * Rs 1904.36 lakhs)	(7% * Rs 1904.36 lakhs)	(5% * Rs 1663.20 lakhs)
(c).	Insurance	19.04	19.04	19.04	16.63
		(1% * Rs 1904.36 lakhs)	(1% * Rs 1904.36 lakhs)	(1% * Rs 1904.36 lakhs)	(1% * Rs 1663.20 lakhs)
(d).	Depreciation:				
(i).	Mechanical & equipment cost	120.55	120.55	120.55	105.28
		(6.33% * Rs.1904.36 lakhs)	(6.33% * Rs.1904.36 lakhs)	(6.33% * Rs.1904.36 lakhs)	(6.33% * Rs 1663.20 lakhs)
(e).	Rent (lease rent)	1.12	1.12	1.12	1.12
		(11M*7M*4Hopper* Rs.362.76/sq.mtr)	(11M*7M*4Hopper* Rs.362.76/sq.mtr)	(11M*7M*4Hopper* Rs.362.76/sq.mtr)	(11M*7M*4Hopper* Rs.362.76/sq.mtr)
(f).	Other expenses	95.22	95.22	95.22	83.16
		(5% * Rs. 1904.36 lakhs)	(5% * Rs. 1904.36 lakhs)	(5% * Rs. 1904.36 lakhs)	(5% * Rs. 1633.20 lakhs)
(g).	Total Operating Cost	1071.49	860.82	873.70	772.35
IV	Annual Revenue Requirement and Proposed Handling Rate	Rs. In Lakhs	Rs. In Lakhs	Rs. In Lakhs	Rs. In Lakhs
(a).	Annual Revenue Requirement (ARR)				
	(i). Total Operating Cost	1071.49	860.82	873.70	772.35
	(ii). Return on Capital Employed @16%	304.70	304.70	304.70	266.11
	(iii). Total Revenue requirement	1,376.19	1,165.52	1,178.39	1,038.46
(b).	Optimal Capacity (Tonnes/ Annum)	55,51,440	55,51,440	64,07,940	64,07,940
(c).	Per tonne handling rate (in Rs./Tonne)				
	(i). For Foreign cargo	24.79	20.99	18.39	16.21
	(ii). For Coastal cargo	14.87	12.59	11.03	9.73

Annex - II**V. O. CHIDAMBARANAR PORT TRUST**

Reference tariff for transfer of cargo from ship to direct discharge to trucks through mobile rubber tyred electrically operated hoppers on Berth No. III and IV.

CHAPTER 1 – DEFINITIONS & GENERAL TERMS & CONDITIONS**1.1. DEFINITIONS – GENERAL**

In this Scale of Rates, unless the context otherwise requires, the following definitions shall apply:

- (i). **“Coastal Vessel”** shall mean any vessel exclusively employed in trading between any Terminal or place in India to any other Terminal or place in India having a valid coastal license issued by the Competent Authority / Director General of Shipping.
- (ii). **“Foreign-going Vessel”** shall mean any vessel other than a coastal vessel.
- (iii). **“Port”** shall mean V.O. Chidambarabar Port Trust.
- (iv). **“Shift”** shall mean shift of eight hours as applicable to Port employees.
- (v). **“Per day”** shall mean a calendar day or part thereof.
- (vi). **“TAMP”** shall mean the Tariff Authority for Major Ports constituted under Section 47A of the Major Port Trusts Act, 1963.
- (vii). **“Tonne”** shall mean one Metric Tonne or 1000 Kilograms.

1.2. General Terms & Conditions

- (i). System of classification of vessel for levy of Vessel Related Charges (VRC)
 - (a). A foreign going vessel of Indian flag can convert to coastal run on the basis of a Specified Period Licence issued by the Director General of Shipping and Custom Conversion order.
 - (b). A Foreign going vessel of foreign flag can convert to coastal run on the basis of a License for Specified period or voyage issued by the Director General of Shipping and a custom conversion order.
- (ii). Criteria for levy of vessel related charges (VRC) at Concessional Coastal rate and foreign rate
 - (a). In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load port from the time the vessel starts loading coastal goods.
 - (b). In cases of such conversion coastal rates shall be chargeable till the vessel completes discharging operations at the last call of Indian Port; immediately thereafter, foreign going rates shall be chargeable by the discharge ports.
 - (c). For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal licence from the Director General of Shipping, no other document will be required to be entitled to coastal rates.
- (iii). Criteria for levy of Cargo Related Charges (CRC) at Concessional Coastal rate
 - (a). Foreign going Indian vessel having General Trading License issued for 'worldwide and coastal' operation should be accorded applicable coastal rates with respect to Handling Charges (HC) i.e. ship to shore transfer and transfer from/ to quay to/ from storage yard including wharfage in the following scenario:-
 - (i). Converted to coastal run and carrying coastal cargo from any Indian Port and destined for any other Indian Port.
 - (ii). Not Converted* to coastal run but carrying coastal cargo from any Indian Port and destined for any other Indian Port.
 *The Central Board of Excise & Customs - Circular No 15/2002-Cus dated 25th February 2002 allows carriage of coastal cargo from one Indian Port to another Indian Port in India, in Indian flag foreign going vessels without any Custom Conversion.
 - (b). In case of a Foreign flag vessel converted to coastal run on the basis of a License for Specified period or voyage issued by the Director General of Shipping, and a Custom Conversion Order, the coastal cargo/ container loaded from any Indian Port and destined for any other Indian Port should be levied at the rate applicable for coastal cargo/ container.
- (iv). The status of the vessel, as borne out by its certification by the Customs or the Director General of Shipping, shall be the deciding factor for its classification as 'coastal' or 'foreign-going' for the purpose of levying vessel related charges; and, the nature of cargo or its origin will not be of any relevance for this purpose.
- (v). Interest on delayed payments/refunds.
 - (a). The user shall pay penal interest on delayed payments of any charge under this Scale of Rates. The rate of interest will be (prescribed at 2% above the Prime Lending Rate of State Bank of India)
 - (b). Like wise, the Terminal shall pay penal interest on delayed refunds. The rate of interest will be (prescribed at 2% above the Prime Lending Rate of State Bank of India)
 - (c). The delay in refunds will be counted beyond 20 days from the date of completion of services or on production of the documents required from the users, whichever is later. (The Terminal must specify specific documents to be submitted for claiming refund).
 - (d). The delay in payments by the users will be counted beyond 10 days after the date of raising the bills by the Terminal. This provision shall, however, not apply to the cases

where payment is to be made before availing the services as stipulated in the Major Port Trusts Act, 1963 and/or where payment of charges in advance is prescribed in this Scale of Rates.

- (vi). All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of each bill.
- (vii). No claims for refund shall be entertained unless the amount refundable is ₹100/- or more. Likewise, operator shall not raise any supplementary or under charge bills, if the amount due to operator is ₹100/- or less.
- (viii). (a). The rates prescribed in this Scale of Rates are ceiling levels; likewise, rebates and discounts are floor levels. The operator may, if it so desires, charge lower rates and/ or allow higher rebates and discounts.
(b). The operator may also, if it so desires, rationalize the prescribed conditionalities governing the application of rates prescribed in the Scale of Rates if such rationalization gives relief to the user in rate per unit and the unit rates prescribed in the Scale of Rates do not exceed the ceiling levels. Provided that the operator should notify the public such lower rates and /or rationalization of the conditionalities governing the application of such rates and continue to notify the public any further changes in such lower rates and/ or in the conditionalities governing the application of such rates provided the new rates fixed shall not exceed the rates notified by the TAMP.
- (ix). User will not be required to pay charges for delays beyond a reasonable level attributable to operator.

2. CARGO HANDLING CHARGES FOR EVACUATION OF CARGO THROUGH MOBILE RUBBER TYRED ELECTRICALLY OPERATED 120T HOPPER AT BERTH NO. III and IV:

Sl. No.	Commodity	Rate per in MT (in ₹)	
		Foreign	Coastal
1	Dry Bulk Cargo	16.21	9.73

Notes :-

Rate prescribed above is for transfer of cargo from ship to direct discharge to trucks through mobile rubber tyred electrically operated hoppers on Berth No. III and IV.

3. GENERAL NOTES:

- (i). The tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2016 and 1 January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year.
- (ii). From the date of Commercial Operation (CoD) till 31st March of the same financial year, the tariff would be limited to the indexed Reference Tariff relevant to that year, which would be the ceiling. The aforesaid Reference Tariff shall be automatically revised every year based on an indexation as provided in para 2.2 of the tariff guidelines of 2013 which will be applicable for the entire licence period.

However, the Licensee would be free to propose a tariff along with Performance Standards (the "Performance Linked Tariff") from the second year of operation onwards, over and above the indexed Reference Tariff for the relevant financial year, at least 90 days before the 1st April of the ensuing financial year. Such Performance Linked Tariff shall not be higher than 15% over and above the indexed Reference Tariff for that relevant financial year (and this will be the Tariff Cap). The Performance Linked Tariff would come into force from the first day of the following financial year and would be applicable for the entire financial year.

- (iii). The proposal shall be submitted to TAMP along with a certificate from the independent engineer appointed under the Concession Agreement of the Project indicating the achievement of Performance Standards in the previous 12 months as incorporated in the Licence Agreement or for the actual number of months of operation in the first year of operation as the case may be.
- (iv). On receipt of the proposal, TAMP will seek the views of the Major Port Trust on the achievement of Performance Standards as outlined in para 5 of the tariff guidelines of 2013, within 7 days of receipt.
- (v). In the event of Licensee not achieving the Performance Standards as incorporated in the Licence Agreement in previous 12 months, TAMP will not consider the proposal for notifying the Performance Linked Tariff for the ensuing financial year and the Licensee shall be entitled to only the indexed Reference Tariff applicable for the ensuing financial year.
- (vi). After considering the views of the Major Port Trust, if TAMP is satisfied that the Performance Standards as incorporated in the Concession Agreement have been achieved, it shall notify the performance linked tariff by 15th of March to be effective from 1st of April of the ensuing financial year.
- (vii). While considering the proposal for Performance Linked Tariff, TAMP will look into the Performance Standards and its adherence by the Licensee. TAMP will decide on the acceptance or rejection of the Performance Linked Tariff proposal based on the achievement or otherwise of the Performance Standards by the Licensee. Determination of indexed Reference Tariff and Performance Linked Tariff will follow the illustration shown in the Appendix attached to the tariff guidelines of 2013
- (viii). From the third year of operation, the Performance Linked Tariff proposal from the Licensee shall be automatically notified by TAMP subject to the achievement of Performance Standards in the previous 12 months period as certified by the Independent Engineer. The Licensee, for the Performance Linked Tariff from the third year onwards, will submit the Performance Linked Tariff proposal along with the achievement certificate from the independent engineer by 1st March and TAMP shall notify by 20th March, the Performance Linked Tariff to be effective from the ensuing financial year.

Annex - III

PERFORMANCE STANDARDS

(For the facility of transfer of cargo from ship to direct discharge to trucks through mobile rubber tyred electrically operated hoppers on Berth No. III and IV.)

The Licensee shall meet both the following Performance Standards:

- (a). The Minimum guaranteed availability is 90% per mobile rubber tyred electrically operated hopper per month,
- (b). The Licensee shall fill one truck of 40T capacity in twelve minutes using one hopper, if the trucks are available for unloading.